(62)

C11/7

Co M. CORREA - FAS -

CUAL ES

INDUSTRIA ARGENTINA

FECHA	Nº MISION	INDICATIVO	AERODROMO		TRIPULANTES	OBSERVACIONES
			DEP.	ARR.		
01-May-82	1095	OSO	SJU	SJU	Cap. CASTELLANO - Ten. PAREDI - Cap. CAFFARATTI - Ten. LUCERO	
" " "	1106	PAMPA	SJU	SJU	Cap. ALMOÑO - Alf. CORRINGTON	Se abortó la misión por falla del Nº1 y posible interceptación.
" " "	1114	LANA	SJU	SJU	Cap. GARCIA - Ten CASCO - Ten. GARCIA - Alf. ISAAC	Se abortó la misión por interceptación en la cola.
" " "	1115	POTRO	SJU	- -	- - - -	Escuadrilla no despegó
" " "	1103	PAMPA	SJU	SJU	1er.Ten. VAZQUEZ - Ten. ZATARA	
03-May-82	1152	OSO	SJU	- -	Cap. CASTELLANO - Ten. PAREDI - Cap. CAFFARATTI - Ten. LUCERO	
" " "	1153	DOGO	SJU	- -	Cap. ALMONIO - Ten. CASCO - 1er.Ten. URETA - Alf. MARTINEZ	Nº1 no despegó por técnica.
09-May-82	1174	TRUENO	SJU	SJU	Cap. GARCIA - Ten. FARIAS - Ten. CASCO - Alf. ISAAC	Nº1 y Nº4 no salen por técnica. Nº2 y Nº3 no regresaron a la unidad.
" " "	1177	CONDOR	SJU	SJU	Cap. CAFARATTI - 1er.Ten. VAZQUEZ - Ten. LUCERO	Escuadrilla regresa por meteorología.
" " "	1178	FORTIN	SJU	SJU	1er.Ten. URETA - Ten. PAREDI - Ten. FARIAS	Se realiza con 2 aviones por fallas del material del Nº3. Luego se suspendió por orden retrasmición.
21-May-82	1201	RASPON	SJU	SJU	Cap. CAFARATTI - Ten. LUCERO	Nº2 no despegó por técnica.
" " "	1202	CHOCLO	SJU	SJU	Cap. PIERINI - Ten. MENDEZ - 1er. Ten. URETA	
" " "	1187	TERO	SJU	SJU	Ten. LOPEZ	2 aviones no despegan por técnica, el 3ro. no regresa.
" " "	1188	PATO	SJU	SJU	Cap. ALMOÑO - 1er.Ten. MANSOTTI - Alf. MARTINEZ	Nº1 regresa por problemas de trasvasamiento Nº2 derribado.

FECHA	Nº MISION	INDICATIVO	AERODROMO: DEP.	AERODROMO: ARR.	TRIPULANTES	OBSERVACIONES
21-May-82	1191	RONDO	SJU	SJU	Cap. GARCIA	Nº2 no despegó por técnica.
22-May-82	1204	LEON	SJU	SJU	Cap. CAFARATTI - 1er.Ten. URETA - Ten. BONO - Alf. CODRINGTON	Nº1 regresó por técnica, Nº3 por orden. Se suspendió la misión por metereología.
23-May-82	1212	PLATA	SJU	SJU	1er.Ten VAZQUEZ - 1er.Ten. CASTILLO Alf. ISSAC	Misión abortada por no encontrar el reabastecedor.
" " "	1213	ORO	SJU	SJU	Cap. ALMOÑO - Alf. MARTINEZ - Ten. PAREDI	Idem anterior.
" " "	1221	CALI	SJU	- -		Escuadrilla no despegó.
" " "	1222	NARTE	SJU	- -		Escuadrilla no despegó.
24-May-82	1229	HALCON	SJU	SJU	Cap. PIERINI - Ten. MENDEZ - 1er. tem. URETA	Regresan por haber sido interceptadas.
" " "	1230	JAGUAR	SJU	SJU	1er. Ten. VAZQUEZ.- Alf. MARTINEZ Ten. BONO	N=3 impacta sobre el agua.
25-May-82	1235	TORO	SJU	SJU	Cap. GARCIA- Ten. LUCERO - Ten. PAREDES - Alf. ISAAC	Nº1 y Nº2 se eyectaron.
26-May-82	1244	TIGRE	SJU	- -		Escuadrilla no despegó.
27-May-82	1246	TIGRE	SJU	SJU	Cap. CAFARATTI - Alf. MARTINEZ -	Regresaron por orden transmisor.
" " "	1249	TANQUE	SJU	SJU	Cap. GARCIA - Ten. LUCERO-Ten.CASCO	Regresaron por orden transmisor.
28-May-82	1253	TORO	SJU	SJU	Cap. CAFARATTI - 1er.Ten. CASTILLO Alf. ISAAC	Nº1 regresa por fallas de oxígeno
" " "	1259	CHISPA	SJU	SJU	1er.Ten. VAZQUEZ - Ten. ZATARA - Ten. PAREDI -	Nº1 y 2 regresan por falta de oxígeno.
30-May-82	1268	ZONDA	SJU	SJU	1er.Ten. VAZQUEZ- 1er.Ten.CASTILLO 1er.Ten. URETA - Alf. ISAAC	Derribados el Nº1 y Nº2

SISTEMA DE ARMA: A-4C

FECHA	Nº MISION	INDICATIVO	AERODROMO:		TRIPULANTES	OBSERVACIONES
			DEP.	ARR.		
08-Jun-82	1298	YUNQUE	SJU	SJU	Cap. CAFARATTI-Ten.ZATARA- Ten PAREDI - Alf. CODRIGNTON	
09-Jun-82	1303	COBRA	SJU	SJU	Cap. ALMONO - Alf. MARTINEZ - 1er.Ten. CONSTANTINO - Alf. ISAAC	

FECHA	NRO. MISION	INDICATIVO	AERODROMO DESP	AERODROMO ARR	TRIPULANTES	OBSERVACIONES
01-May-82	1112	RIFLE	TRE	TRE	Cap. BAIGORRI -My. RODEYRO -Cap. GARCIA PUEBLA - Ten. SEGAT - Ten.GONZALEZ - Ten. DE IBAÑES.	El N°3 derribado por misil aire-aire
" " "	1111	RUTA	TRE	TRE	Cap. NOGEYRA - Cap. SANCHEZ - Cap. RODINO - 1er.Ten. DUBROCA - 1er.Ten. LOZANO - Ten. COOKE.	
03-May-82	1159	LINCE	TRE	TRE		Esta escuadrilla no realizó su despegue.
" " "	1160	ORO	TRE	TRE		
26-May-82	1240	ODIN	GAL	GAL	Cap. FREIJO - Cap. MARIN - 1er.Ten. MAUAD - 1er.Ten. CSIN - Cap. BREDESTON - Cap. CISCO	Regresó por fallas técnicas.
27-May-82	1240	ODIN	GAL	GAL	Cap. FREIJO - Cap. MARIN - 1er.Ten. MAUAD - 1er.Ten. CSIN - Cap. BREDESTON - Cap. CISCO	
29-May-82	1260	CHARRUA	GAL	GAL	Cap. MARTINEZ - 1er.Ten.PAGANO - 1er.Ten. RIVOLLIER - 1er.Ten. ANNINO	
31-May-82	1269	CHARRUA	GAL	GAL	Cap. PASTRAN - 1er.Ten. SPRIVIERO - Cap. CASADO - 1er.Ten. MORENO	N°2 regresó por técnica y metereología a GAL.
" " "	1270	ODIN	GAL	GAL	Cap. BREDESTON - Cap. CISCO - 1er.Ten. MAUAD - 1er.Ten ACOSTA	Regresó por metereología.
01-Jun-82	1273	HUINCA	GAL	GAL	My.CHEVALIER - 1er.Ten. LOZANO - Cap. BERTOLDI - 1er.Ten.REYES - Cap.GARCIA PUEBLA - 1er.Ten. SEGAT	
04-Jun-82	1275	LINCE	GAL	GAL	Cap. NOGUEYRA - My. RODEYRO - 1er.Ten. BAEZA - 1er.Ten CARDO - 1er.Ten. SPRONIERO - 1er.Ten.ROMERO	
" " "	1276	PUMA	GAL	GAL	Cap. FREIJO - 1er.Ten. PAGANO - 1er.Ten. HEREDIA - 1er.Ten.GEREZ	
05-Jun-82	1278	PATO	GAL	GAL	Cap. BERTOLDI - Cap. SANCHEZ	
" " "	1279	GAUCHO	GAL	GAL	Cap. BREDESTON - 1er.Ten. MONAD - Cap. CISCO - 1er.Ten ACOSTA	
10-Jun-82	1308	TIGRE	TRE	TRE	Cap. MARTINEZ VILLADA - My. ESCUDERO	
" " "	1309	LEON	TRE	TRE	Cap. BERTOLDI - Cap. SANCHEZ	

FECHA	NRO. MISION	INDICATIVO	AERODROMO DESP	AERODROMO ARR	TRIPULANTES	OBSERVACIONES
12-Jun-82	1310	TAURO	GAL	GAL	My. VIVAS - 1er.Ten. ROCCO - Cap. PASTRAN - Cap.CASADO	
" " "	1311	ACUARIO	GAL	GAL	Cap. BREDESTON - Ten. MONDINO - Cap.FREIJO - 1er.Ten. DUBROCA	
" " "	1315	ROMA	GAL	GAL	1er.Ten. RIVOLLIER - 1er.Ten. ANNINO	
" " "	1316	BERLIN	GAL	GAL	Cap. MARTINEZ VILLADA - 1er.Ten. PAGANO - Cap. GARCIA PUEBLA - 1er.Ten. SEGAT	
13-Jun-82	1326	BACO	GAL	GAL	Cap. PASTRAN - Cap. CASADO - 1er.Ten. RIVOLLIER - 1er.Ten. ANNINO	Nº1 derribado por misil superficie-aire.

A2 - FAS

SISTEMA DE ARMA: M-III MIRA

FECHA	Nº MISION	INDICATIVO	AERODROMO: DEP.	AERODROMO: ARR.	TRIPULANTES	OBSERVACIONES
01-May-82	1090	FIERA	GAL	GAL	My. SANCHEZ – CAp. CZERWINSKI	
" " "	1093	TABLON	GRA	GRA		Cancelada
" " "	1098	FOCO	GRA	GRA	1er.Ten. YEBRA – 1er.Ten. PUIG	
" " "	1107	FORTIN	GRA	SJU	Cap. DONADILLE – 1er.Ten. SENN	
" " "	1108	BUITRE	GAL	GAL	Cap. GAMBAUDE – 1er.Ten. YEBRA	
" " "	1109	DARDO	GAL	– –	Cap. GARCIA CUERVA – 1er.Ten.PERONA	No regresaron a la Unidad por ser derribados.
21-May-82	1185	AGUILA	GAL	GAL	Cap. HUCK – 1er.Ten. SELLES	
" " "	1186	CONDOR	GAL	GAL	My. SANCHEZ – 1er.Ten. MAGGI	
" " "	1200	CICLON	GAL	GAL	Cap. CZERWINSKI – 1er.Ten. PUIG	
22-May-82	– –	HALCON	CRV	CRV	1er.Ten. BOSICH	
" " "	1208	PITON	GAL	GAL	My. SANCHEZ – Cap. CZERWINSKI	
" " "	1209	COBRA	GAL	GAL	Cap. HUCK – Cap. GONZALEZ	
23-May-82	1218	DARDO	GAL	GAL	My. SANCHEZ – 1er.Ten. PUIG	
" " "	1219	FLECHA	GAL	GAL	Cap. BALLESTEROS – Cap. CZERWINSKI	
24-May-82	1231	FUEGO	GAL	GAL	Cap. HUCK – Cap. GONZALEZ	
26-May-82	1242	SOMBRA	GAL	GAL	Cap. BALLESTEROS – 1er.Ten. PUIG	
" " "	1245	AGUILA	– –	– –	– – – –	Escuadrilla no salió por orden.
27-May-82	1252	NENE	GAL	GAL	Cap. HUCK – Cap. GONZALEZ	
31-May-82	1271	PITON	GAL	GAL	Cap. BALLESTEROS – Cap. ARNAU	Regresó por orden CFAS.
" " "	1272	FLECHA	GAL	GAL	Cap. BALLESTEROS – Cap. ARNAU	
07-Jun-82	1284	RAYO	– –	– –		Escuadrilla no despegó.
08-Jun-82	1300	FLECHA	GAL	GAL	Cap. ARNAU – My. LUNA	

SISTEMA DE ARMA: M-III

FECHA	Nº MISION	INDICATIVO	AERODROMO: DEP.	AERODROMO: ARR.	TRIPULANTES	OBSERVACIONES
08-Jun-82	1301	LANZA	GAL	GAL	Cap. GONZALEZ- Cap. BALLESTEROS	
10-Jun-82	1306	CONDOR	GAL	GAL	Cap. ARNAU - Cap. GONZALEZ	
" " "	1307	DAGA	GAL	GAL	My. SANCHEZ - Cap. BALLESTEROS	
13-Jun-82	1325	TRITON	GAL	GAL	Cap. ARNAU - Cap. BALLESTEROS	
" " "	1327	PLUTO	GAL	GAL	My. SANCHEZ - Cap. GONZALEZ	

SISTEMA DE ARMA: M-V DAGG-

M 5

FECHA	Nº MISION	INDICATIVO	AERODROMO: DEP.	AERODROMO: ARR.	TRIPULANTES	OBSERVACIONES
01-May-82	1091	TORO	GRA	GRA	Cap.MORENO - Ten.VOLPONI	
" " "	1099	LIMON	GRA	GRA	My. MARTINEZ - 1er.Ten. LUNA	
" " "	1100	CICLON	GRA	GRA	Cap. MIR GONZALEZ - Ten. BERNHARDT	
" " "	1105	TORNO	SJU	SJU	Cap. DIMEGLIO - Ten. AGUIRRE - 1er.Ten. ROMAN	
" " "	1113	RUBIO	GRA	GRA	1er.Ten. ARDILES	No regresó por ser derribado
03-May-82	1154	DARDO	GRA	GRA	Cap. MIR GONZALEZ - 1er.Ten. LUNA	
04-May-82	1161	POLLO	GRA	GRA	Cap. CIMATTI - Cap. ROBLES	
" " "	1163	TRIGO	GRA	GRA	Cap. MORENO - Ten. VOLPONI	Cobertura
" " "	1126	CARDO	- -	- -	- - - -	Escuadrilla no despegó por metereología.
08-May-82	1173	AGUILA	GRA	GRA	Cap. CIMATTI - Cap. ROBLES	
09-May-82	1175	PUMA	SJU	SJU	My. SAPOLSKI - 1er.Ten. SENN - Cap. DIAZ - 1er.Ten. CALLEJOS	No se realizó ataque por metereología.
" " "	1176	JAGUAR	SJU	SJU	Vcom VILLAR - 1er.Ten. ROMAN - Cap. DIMEGLIO - Ten. AGUIRRE	No se realizó ataque por metereología.
12-May-82	1280	FIERRO	GRA	GRA	Cap. MORENO - Cap. MARTINEZ NAPOLEON	No despegó por técnica.
" " "	- -	TIGRE	SJU	SJU		No despegó por orden.
" " "	- -	LOBO	SJU	SJU		No despegó por orden.
21-May-82	1181	ÑANDU	GRA	GRA	Cap. ROHODE - Cap. JANETT - Ten.BEAN	Nº 2 se eyectó.
" " "	1182	PERRO	GRA	GRA	My. MARTINEZ - Cap. MORENO - Ten. VOLPONE	
" " "	1183	LEON	SJU	SJU	Cap. DIMEGLIO - Ten. CASTILLO	Nº 3 no despegó por técnica.
" " "	1184	ZORRO	SJU	SJU	Cap. DIAZ - Cap. DELLEPIANE - Ten. AGUIRRE	

FECHA	Nº MISION	INDICATIVO	AERODROMO: DEP.	AERODROMO: ARR.	TRIPULANTES	OBSERVACIONES
21-May-82	1193	CUECA	GRA	GRA	Cap.MIR GONZALEZ - 1er.Ten. LUNA Ten. BERNHARDT	Nº 3 no regresó.
" " "	1194	LIBRA	GRA	GRA	Cap. ROBLES - Cap. MORENO	Nº1 regresó por técnica.
" " "	1198	RATON	SJU	- -	My. PIUMA- Cap. DONADILLE - 1er.Ten. SENN	Escuadrilla no regresóa a la unidad.
" " "	1199	LAUCHA	SJU	SJU	My. PUGA - 1er.Ten. ROMAN - 1er.Ten. CALLEJOS	
23-May-82	1205	PUMA	GRA	GRA	Cap. CIMATTI - 1er.Ten. RATTI - Cap. ROHDE	No se realizó por metereología y condiciones d luz (nocturna)
" " "	1206	POTRO	GRA	GRA	Cap. MORENO - Ten. VOLPONI - CAp. ROBLES	No se realizó por metereología y condiciones d luz (nocturna)
" " "	1214	DAGA	GRA	GRA	Cap. CIMATTI - 1er.Ten. RATTI - Cap. ROHDE	Nº1 regresó por pérdida de combustible.
" " "	1215	PUÑAL	GRA	GRA	My. MARTINEZ - Ten. VOLPONI - Cap. MORENO	Nº2 derribado. Nº3 no despegó por técnica.
" " "	1216	CORAL	SJU	SJU	Cap. DIMEGLIO - Ten. AGUIRRE - 1er. ten. ROMAN.	
" " "	1217	COBRA	SJU	- -	- - - - -	Escuadrilla no despegó por orden.
24-May-82	1225	AZUL	GRA	GRA	Cap. MIR GONZALEZ - Ten.BERNHARDT - Cap. MAFFIAS - Cap. ROBLES	
" " "	1216	ROJO	GRA	- -	- - - - -	No despegó por falta de material.
" " "	1227	PLATA	SJU	SJU	1er.Tem. MUSSO - Cap. DELLEPIANE - 1er.Ten. CALLEJOS	
" " "	1228	ORO	SJU	- -	My. PUGA - Cap. DIAZ - Ten. CASTILLO	Escuadrilla no regresó a la unidad
25-May-82	1233	RANGO	GRA	GRA	Cap. ROHDE - Cap. JANETT	

FECHA	Nº MISION	INDICATIVO	AERODROMO: DEP.	AERODROMO: ARR.	TRIPULANTES	OBSERVACIONES
25-May-82	1234	BINGO	GRA	GRA	Cap. CIMATTI - Cap. MORENO	
26-May-82	1241	POKER	SJU	SJU	Cap. DIMEGLIO - Cap. AGUIRRE	Escuadrilla no despegó
" " "	1243	TRUENÓ	SJU	--	- - - -	Escuadrilla no despegó (anulada)
28-May-82	1255	TRUENO	SJU	--	- - - -	
" " "	1256	POKER	GRA	GRA	Cap. RATTI - Cap. MAFFEI - My. MARTINEZ - Cap. JARETT	
29-May-82	1266	MANDU	GRA	GRA	Cap. MIR GONZALEZ - Ten.BERNHARDT	Nº2 no regresó a la unidad
" " "	1269	PUMA	SJU	SJU	Cap. DELLEPIANE - 1er.Ten. CALLEJO - Cap. DE MIERRE	
" " "	1264	PATRIA	SJU	--	- - - -	Regresó a la unidad por orden.
" " "	1270	LEON	SJU	SJU	1er.Ten. ROMAN - 1er.Ten. AGUIRRE	Regresó por orden Jefe Escuadrón.
31-May-82	1272	FLECHA	GAL	GAL	Cap. BALLESTEROS - Cap. ARNAU	
04-Jun-82	1277	PIÑA	SJU	SJU	Vcom. VILLAR - Cap. DE MIERRE - 1er.Ten. ROMAN - 1er.Ten. MUSSO	
05-Jun-82	1280	FIERRO	GRA	GRA	My. MARTINEZ	
" " "	1283	NENE	SJU	SJU	Cap. MAFFEIS - 1er.Ten. MUSSO - Cap. DEMIERRE.	
08-Jun-82	1291	PERRO	GRA	GRA	Cap. RATTI - 1er.Ten. GABARI - Cap. RÓHDE	
" " "	1292	GATO	GRA	GRA	Cap. CIMATTI - May. MARTINEZ	
" " "	1293	CARTA	SJU	SJU	1er.Ten. MUSSO - Ten. AGUIRRE	
" " "	1294	SOBRE	SJU	SJU	Vcom. VILLAR - Ten. VALENTE - 1er.Ten. CALLEJOS	
09-Jun-82	1304	CORAL	GRA	GRA	Cap. MIR GONZALEZ - 1er.Ten. ANTONIETTI - My. MARTINEZ	

SISTEMA DE ARMAS

FECHA	Nº MISION	INDICATIVO	AERODROMO: DEP.	AERODROMO: ARR.	TRIPULANTES	OBSERVACIONES
13-Jun-82	1317	INDIO	GAL	GAL	Cap. MATTEIS - 1er.Ten. CALLEJOS	
" " "	1318	GAUCHO	GAL	GAL	Cap. DIMEGLIO - 1er.Ten. ROMAN - Ten. AGUIRRE	
" " "	1323	ZEUS	GRA	GRA	Cap. ROHDE - 1er.Ten. GABARI	

A4B

FECHA	NRO. MISION	INDICATIVO	AERODROMO DESP	AERODROMO ARR	TRIPULANTES	OBSERVACIONES
						Escuadrilla no despegó.
01-May-82	1116	FILO				
" " "	1092	TOPO	SJU	SJU	Cap. PALAVER - Ten. GALVEZ - 1er.Ten. GUADAGNINI - Alf. GOMEZ	
" " "	1110	TRUENO	GAL	GAL	Cap. ZELAYA - Ten.GALVEZ - 1er.Ten. GAVAZZI - Alf. DE-LLEPIANE	N°4 regresa por fallas de transmisor
" " "	1112	FOCO	GAL	GAL	Cap. VARELA - Ten. ROCA	Fueron interceptados y regresaron s/n
03-May-82	1150	FIERA	GAL	GAL	Cap. CARBALLO - 1er.Ten. VELAZCO - Ten. MAYOR - Alf. VAZQUEZ	Regresan por orden
" " "	1151	TRUENO	GAL	GAL	1er.Ten. CACHON - Ten. RINKE - Cap. PALAVER - Alf.GOMEZ	Regresan por orden.
12-May-82	1180	ORO	GAL	GAL	Cap. ZELAYA - Ten. ARRARAS - 1er.Ten. GAVAZZI - Alf. DELLEPIANE	N°3 no regresa impacto en el suelo
" " "	1177	CUÑA	GAL	GAL	1er.Ten. BUSTOS - Ten. YBARLUCEA - Ten. NIVOLI - Alf. VAZQUEZ	N°1,2 y 3 no regresan de la misión.
21-May-82	1203	MATE	GAL	GAL	Cap. VARELA - Ten ROCA - Ten.MAYOR - Alf. MORONI	
" " "	1189	MULA	GAL	GAL	Cap. CARBAILO - Ten. RINKE - 1er.Ten. CACHON - Alf. CARMONA	N°3 regresa por fallas de trasvasamiento N°2 regresa por tener novedades de trasferencias de combustible.
" " "	1190	PICO	GAL	GAL	Cap. PALAVER - Ten.CALVEZ - 1er.Ten.GUADAGNINI - Alf. GOMEZ	N°4 regresó por fallas de trasvasamiento
" " "	1192	PALO	GAL	- -		Se anuló.
" " "	1196	ORION	GAL	GAL	1er.Ten. VELAZCO - Ten. OSES - Ten. ROBLEDO	N°1 regresa por técnica.
" " "	1197	LEO	GAL	GAL	1er.Ten. FILLIPPINI - Alf.VOTERO - Ten.AUTIERO	
22-May-82	1203	CHISPA	GAL	GAL	Cap. VARELA- 1er.Ten.SANCHEZ- 1er.Ten.BERRIER - Ten. MAYOR - Ten.ROCA - Ten. CERVERA.	N°4 regresa por técnica, N°3 regresa por no pasar combustible al tanque externo, N°5 por no efectuar reabastecimiento, N°6 por falta reabastecimeinto en un drop

FECHA	NRO. MISION	INDICATIVO	AERODROMO DESP	AERODROMO ARR	TRIPULANTES	OBSERVACIONES
23-May-8	1207	LANZA	GAL	GAL	1er.Ten. VELAZCO – Ten. ROBLEDO – Alf. BARRIONUEVO	Nº1 regresó por Técnica. [illegible]
" " "	1108	TEJO	GAL	GAL	1er.Ten. FILLIPPINI – Cap. BERGAMASCHI – Ten.AUTIERO	Nº2 regresó por no haber trasvasado combustible.
" " "	1210	TRUENO	GAL	GAL	Cap. VARELA – Ten. ROCA – Ten. OSES – Alf. GOMEZ	Nº1 regresa por hidráulico.Nº3 pil.cae esc
" " "	1211	NENE	GAL	GAL	Cap. CARBALLO – Alf. GOMEZ – 1er.Ten. GUADAGNINI – Ten RINKE	Se pierde contacto con Nº3
" " "	1220	VULCANO	GAL	GAL		No despegó.
24-May-8	1223	CHISPA	GAL	GAL	1er.Ten.BERRIER – Alf. MORONI – Ten. CERVERA	Nº1 regresa por haber perdido la bomba en movimiento de conectar la llave maestra.
" " "	1224	NENE	GAL	GAL	Vcom. MARIEL – Ten.ROCA – Ten. SANCHEZ	
25-May-8	1232	MARTE	GAL	GAL	Cap. PALAVER – Ten. GALVEZ – Ten. AUTIERO – Alf.GOMEZ	Nº3 regresa por técnica, Nº4 por no tener a la vista la 1ra. sección y Nº1 se eyact
" " "	1236	VULCANO	GAL	GAL	Cap. CARBALLO – Ten. RINKE – Alf. CARMONA	Nº3 no despegó por técnica.
" " "	1237	ZEUS	GAL	GAL	1er.Ten.VELAZCO – Alf. BARRIONUEVO – Ten. OSSES.	Nº3 regresa por VHF F/S.
27-May-8	1245	TRUENO	GAL	GAL	1er.Ten.FILLIPPINI – Vcom. ZIRI – Ten. AUTERIO	Se ordenó regreso despues abastecimeinto
" " "	1248	TORO	GAL	GAL	1er.Ten. CACHON – Alf. GOMEZ – Ten. GALVEZ	Idem anterior.
" " "	1244	POKER	GAL	GAL	Cap. CARBALLO – Ten. RINKE – Alf. CARMONA	Nº3 regresa por técnica.
" " "	1247	TRUCO	GAL	GAL	1er._en. VELAZCO – Ten.OSSES – Ten. ROBLEDO	Nº3 no despega por técnica, Nº1 eyectado.
28-May-8	1254	CUÑA	GAL	GAL	Cap. VARELA – Ten. ROCA – Alf.MORONI	Regresa el Nº3 por técnica.
" " "	1258	NENE	GAL	GAL	Vcom.DUBOURG – Alf. VAZQUEZ – Ten. CERVERA	
29-May-8	1267	ORO	GAL	GAL	Cap. BERGAMASCHI – Alf. BARRIONUEVO	
05-Jun-8	1281	PUÑO	GAL	GAL	1er.Ten.BERRIER – Ten.GELARDI – 1er.Ten.BOLZAN – Reserva Ten. CERVERA	

FECHA	NRO. MISION	INDICATIVO	AERODROMO DESP	AERODROMO ARR	TRIPULANTES	OBSERVACIONES
07-Jun-82	1286	POTRO	GAL	GAL	1er.Ten.BOLZAN – Tcom. DOBOURG – 1er.Ten. SANCHEZ – Reserva Ten. ARRARAS	—
" " "	1282	TRUENO	GAL	GAL	Cap. VARELA – Ten.ROCA – Ten.MAYOR – Alf. MORONI	Escuadrilla no despegó.
08-Jun-82	1289	MASTIL	GAL	GAL	Cap. CARBALLO – Alf. CARMONA – 1er.Ten. CACHON – Ten. RINKE.	
" " "	1290	DOGO	GAL	GAL	1er.Ten. FILIPPINI – Ten. GALVEZ – Ten.AUTERIO – Alf. GOMEZ	
" " "	1296	MAZO	GAL	GAL	1er.Ten. BOLZAN – Ten. ARRARAS – Alf. DELLEPIANE	Nº1 y 2 no regresan por ser derribados
" " "	1297	MARTILLO	GAL	GAL	1er.Ten. BERRIER – Alf. VAZQUEZ – 1er.Ten. SANCHEZ	Nº2 no regresa por ser derribado.
09-Jun-82	1302	PITON	SJU	SJU	1er.Ten. BERRIER – Alf. DELLEPIANE – Ten. GELARDI	
12-Jun-82	1312	ALFA	SJU	SJU	Cap. BERCAMASCHI – Alf.BARRIONUEVO – Ten. ROBLEDO Ten. OSSES.	
" " "	1313	OMEGA	– –	– –		Se anuló.
" " "	1314	PARIS	SJU	– –		No se cumple por obstaculización de la pista por el Nº2 de la Escuadrilla.
13-Jun-82	1319	NENE	SJU	SJU	Cap. ZELAYA – Ten. GELARDI – Ten. CERVERA – Alf. DELLEPIANE.	Regresó Jefe Escuadrilla por fallas técnicas.
" " "	1320	CHISPA	SJU	SJU	Cap. VARELA – Ten. ROCA – Ten. MAYOR – Alf. MORONI	

SITUACION.

1. Se decide realizar un ataque con MK-62 en la zona de Monte Kent a los efectos de cumplimentar lo requerido por MLV, esto se concretará en las primeras horas.

2. Se ordena a TRE que se cumpla la siguiente tarea:

1°) OF.1310 - 2 MK-62 - TAURO - 4 MK17 - GAL - 00:20 - BLUFF COVE - GAL - ARR 01:56.

2°) OF.1311 - 2 MK-62 - ACUARIO - 4 MK17 - GAL - 00:20 - BLUFF COVE GAL - ARR 02:20.

3. A partir de las 23:30 Hs. del día 11 de junio se realiza un intenso cañoneo en Puerto Argentino por 3 unidades navales que se prolonga hasta las 02:45 del día 12-JUN-, a las 03:45 MLV informa que se hizo impacto con un EXOCET en uno de los buques y los restantes dan vueltas porque aparentemente están desorientados por el ataque, hay una evidente sorpresa.

4. Asimismo comienzan los ataques terrestres sobre posiciones de Monte Kent y Dos Hermanas - superando las líneas propias, pero luego del impacto del EXOCET se repliegan, volviendo las propias fuerzas a recuperar las posiciones.

5. A las 05:52 Puerto Argentino sufre el ataque de un VULCAN en el ADD pero no se registran daños materiales de importancia, la pista sigue en servicio.

6. Se recibe un requerimiento de MLV referido a un apoyo masivo de fuego sin especificar zonas y blancos a batir.

7. Determinada la posición de las piezas de artillería en la zona de Port Harriet se decide realizar un ataque con aviones A-4B, A-4Q de la Armada y la tarea será apoyada por 2 KC-130.

8. El apoyo de material y munición a Puerto Argentino lo cumplimentarán con aviones C-130, especialmente el traslado de munición, personal, radares SKYGUARD y cohetes SAM.

9. Se emiten las siguientes Ordenes Fragmentarias:

1°) OF.1312 - 4 A-4B - ALFA - "C" - 3 BRP - SJU - ARTILLERIA EN PORT HARRIET HOUSE - SJU - DEP 14:02 - ARR 16:55.

2°) OF.1314 - 4 A-4B - PARIS "C" - 3 BR - SJU - AOM - ESTRECHO SAN CARLOS - SJU - N° 1 - 15:22 - ARR 16:58.

3°) OF.1215 - 3 MK-62 - ROMA "B" - MK17 - GAL - 19:01 - ARTILLERIA PORT HARRIET - GAL - ARR 20:30.

4°) OF.1316 - 2 MK-62 - BERLIN "B" - 4 MK17 - GAL - ARTILLERIA PORT HARRIET - GAL - CANCELADA.

Otros medios que contribuyen a la operación

10. Son los que se detallan a continuación:

1°) 2 KC-130 - OMBU - (1) - Vcom.PESSANA - Cap.VACCARO - Vcom. GOMEZ - (2) - Vcom.NOE - My.BRIEND. - Cap.BILMEZI - DEP. GAL - 12:40 Punto de REV (53°00's - 65°00W) - ARR 15:30 GAL Reabastecen a las Ellas ALFA A-4B y a la sección COLA de A-4Q.

METEOROLOGIA

11. La situación meteorológica fue la siguiente:

1°) Area del continente: Sin fenómenos significativos, parcialmente nublado con nubes medias y altas, vientos entre 5 y 20 KTS. del sector N.

2°) Area de MLV: durante las primeras horas del día estuvo afectado por un sistema de baja presión que produjo techos entre 200 y 300 Mts. con lloviznas y vientos leves del sector N/NO - A partir del mediodia rapidas mejorías en las condiciones, con nubosidad media quebrada y favorable para las operaciones.

Constitución de las Ellas y resúmen de la misión

12. Del cumplimiento de las tareas se obtienen los siguientes resúmenes:

1°) OF.1310 TAURO - 2 MK-62 (1) My. VIVAS - 1er.Ten. POCCO (2) Cap.PASTRAN - Cap.CASADO - La sección inició regreso a las 35 NM de la Isla San José por configuración asimétrica ya que al eyectar los tanques salió solamente uno.

2°) OF.1311 - ACUARIO - 2 MK-62 (1) Cap. FREIJO - 1er.Ten. DUBROCA Cap. BREDESTON - Ten. MONDINO. A las 10 NM de GAL regresa el N° 1 por falla de instrumentos de navegación, el N° 2 sigue al blanco y lanza las bombas en la zona del OM sin novedad, se deja aclarado que unicamente se lanzaron 2 bombas MK17 en lugar de 4, porque no hubo tiempo para configurar el avión.

3°) OF.1312 - 4 A-4B - Cap.BERGANASCHI, Alf.BARRIONUEVO - Ten. ROBLEDO - Ten. OSSES - Navegación normal a 20.000 FT para REV, el 4 regresa antes de este punto por falla presurización, durante el reabastecimiento al Jefe de Ella no le trasvasó combustible a uno de los tanques auxiliares por lo que regresa, continúa la sección hacia el OM - aproximadamente a los 29 minutos antes del Pl el N° 3 tiene fallas de C-8 (indicador de rumbo), y decide regresar a la base aterrizando sin novedad. No se avistaron PAC, ni buques enemigos.

4°) OF.1314 - 4 A-4B - PARIS - Cap.CARBALLO - Ten.RINKE, Ten GALVEZ Alf.GOMEZ - Cuando está decolando la primera sección el N° 2 suspende el despegue y enganchan barrera - Se cancela la tarea por las demoras que surgen para que la Ella quede en condiciones de iniciar la operación.

5°) OF.1315 - MK-62 -ROMA- (1) 1er.Ten. RIVOLIER - 1er.Ten.ANNINO (2) 1er.Ten.HEREDIA - 1er,Ten.GEREZ. Se omite la tripulación del N° 3 porque no decola, el tres falla del equipamiento de comunicaciones. El N° 1 y 2 regresan desde el punto de descenso a 30/40 NM, por falla del radar altímetro, lóbulos gruesos que no permiten apreciar la altura del OM, la limitación del equipamiento y combustible en el punto de retorno hace suponer que si se hubiera continuado, no hubiera sido posible la recuperación en el continente, asimismo por bajas temperaturas y el vuelo en nubes, se congela la parte externa de la cabina lo que no permite ver el exterior. El ROMA 2 informa que la formación nocturna con luces apagadas dificulta ver al guía con el riesgo de perderlo de vista.

6°) OF.1316 - MK-62 - BERLIN (1) Cap.MARTINEZ VILLADA - 1er.Ten. PAGANO - (2) Cap.GARCIA PUEBLA - 1er.Ten.SEGAT - Meteorología operable - BERLIN 1 regresa en el punto de iniciar descenso por falla de la bomba de baja, tanque N° 3 F/S y aterriza en GAL. El N° 2 sigue al OM, observando un buque tipo hospital o transporte con luces que resaltaban el perfil del mismo al N del Estrecho San Carlos a 30 NM. Al N de Puerto Argentino a 30/40 NM, un buque tipo FF/DD con luces tenues sin poder precisar rumbo, se observan las luces de Puerto Argentino lo que permitió la orientación del piloto por error del DOPPLER, si no se hubiera localizado la ciudad podría haberse lanzado sobre la propia tropa, ya sobre el OM, MLV informa una PAC sobre la vertical Puerto Argentino con R° a Monte Kent, luego se dirige al Sur coincidente con el rumbo de escape, no hubo contacto, después del bombardeo realizado a 1.000 FT y 390 KTS, se observó los reflejos de las explosiones sobre el terreno y fuego al O del Monte Kent, regreso a BAM GRA sin novedad. Hubo formación de hielo en tierra (planos, bombas, cabina) trasvase asimétrico, la tripulación destaca el apoyo y ayuda del radar MLV.

Resultado

13. Del análisis del cumplimiento de las tareas ordenadas se obtienen los siguientes porcentajes:

1°)	MK-62	Previsto	9	100%
	a) No decolan		1	11%
	b) Regresan por Téc.		4	45%
	c) Regresan por Comb.		2	22%
	d) Llegan al OM		2	22%
2°)	A-4B	Previsto	8	100%
	a) No decolan		3	37,5%
	b) Regresan por Téc.		3	37,5%
	c) Regresan por Orden		2	25 %
	d) Llegan al OM			

14. Los porcentajes de la totalidad de las tareas son los que se detallan:

1°)	Previstos	17	100%
2°)	Regresan por Téc.	7	41,4%
3°)	Regresan por Orden	2	11,7%

4°) Regresan por Comb.	2	11,7%
5°) Llegan al OM	2	11,7%
6°) No decolan	4	23,5%

15. Se determina que el problema que existe de trasvase de combustible de los aviones MK-62 se debe a que los tanques de fibra de vidrio tienen residuos que son arrastrados por la bomba de presión y pueden llegar a ponerla fuera de servicio, además de obstruír las cañerías de combustible.

16. El sistema MK-62 sigue marcando el problema que significa volar en nocturno con las luces del guia apagadas lo que lleva a perder de vista al mismo.

17. Otro inconveniente significativo es la demora para configurar que tienen, que es debido a que no todo el apoyo está en un sólo lugar, esto resiente la eficiencia y rapidez para la tarea.

18. Los problemas de mantenimiento de A-4B se ponen de manifiesto porque todavía no están adecuadamente instalados en el nuevo asiento. Es necesario destacar que mientras operaban en la BAM GAL este sistema dió evidentes pruebas de capacidad para recuperar los aviones pese a los daños sufridos en las misiones.

19. Los aviones MK-62 deben ser previstos en versión "D" ya que en "B" con las rutas que se le preven no pueden llegar al OM.

Daños y bajas causadas al enemigo.

20. No se puede relevar la magnitud del daño causado por el bombardeo de los aviones MK-62.

Bajas propias

21. Sin novedad.

Conclusiones

22. Las tareas ordenadas no tienen el resultado esperado ya que únicamente el 11% llega al OM y lanza el armamento y debe considerarse que uno de los aviones estaba configurado con un 50%.

23. Es necesario tomar medidas para que se eliminen de los tanques de puntera de plano de los aviones MK-62 los problemas de residuos de fibra de vidrio.

24. El traslado de medios con C-130 a Puerto Argentino es cada vez más crítico y es evidente que el enemigo no considera que estas operaciones puedan cumplimentarse todavía.

10-JUNIO-1982.

SITUACION.

1. Se completará en el día el traslado de material de A-4B de GAL a SJU a los efectos de agrupar a una sola Unidad los medios y dejar GAL para la operación con M-5 y M-III, la necesidad también surge de los inconvenientes que presenta GRANDE para la operación por congelamiento de la pista.

2. Se mantiene el control del petrolero Liberiano en su derrota a Río de Janeiro y a su vez los BOEING 707 realizan búsqueda en una zona de buques con material hacia MLV.

3. Cuando regresaba de esta tarea y con FL 390 un BOEING 707 a las 13:10 Hs. observa a 3 aviones, uno grande y otros más pequeños a un nivel inferior y con Rº 210- Se realizan las comprobaciones y estimándose un posible ataque con aviones VULCAN se ordena el apresto de 2 Secciones de M-III, para que realicen la interceptación habiéndose previsto que la misma sería entre 14:15 / 14:30 Hs. sobre MLV.

4. Se toman las medidas del caso para un alerta general en las Bases del Continente y a MLV que prevean el ataque con misiles al radar.

5. Se emiten las siguientes Ordenes Fragmentarias:

1º) OF.1306 - 2 M-III - CONDOR - 2 MATRA - MAGIC - GAL - 13:37 - SOMBRILLA PUERTO ARGENTINO - GAL - ARR. 15:18 -

2º) OF.1307 - 2 M-III - DAGA - 2 MATRA - MAGIC - GAL - 13:54 - SOMBRILLA PUERTO ARGENTINO - GAL - ARR. 15:37 -

6. Estas tareas se cumplen sin novedad ya que no hubo ninguna aproximación por parte del enemigo, se estima que si no fueron aviones VULCAN posiblemente se trate de HARRIERS que son trasladados en versión FERRY desde Ascensión y que los mismos habrían regresado.

7. Se prevé realizar una operación de BOR con MK62 en la zona de MONTE KENT a las 23:00 Hs., se coordina con MLV para que haga una señalización en el área a batir.

8. Se transmiten las siguientes Ordenes Fragmentarias:

1º) OF.1308 - 2 MK62 - TIGRE - 5 MK17 - TRE - 21:36 - N/E de MONTE KENT - TRE - ARR. 00:45 -

2º) OF.1309 - 2 MK62 - LEON - 2 MK17 - TRE - 21:39 - SUR MONTE KENT - TRE - ARR. 00:40 -

SITUACION METEOROLOGICA.

9. La evolución de la meteorología fué la siguiente:

1°) Area del Continente: Pasaje de una onda frontal durante la mañana que produjo precipitaciones en la zona Norte de Santa Cruz y Chubut - Durante el resto del día se mantuvieron condiciones de buen tiempo con vientos suaves y variables, visibilidad superior a 10 Kms.

2°) Area de Malvinas: Nublado 3/8 a 5/8 de Sc con techos de 200 a 600 Mts. - 6/8 a 7/8 Ac As - estas condiciones se mantuvieron con una visibilidad mayor a 10 Kms. y no se registraron fenómenos significativos.

CONSTITUCION DE LAS ELLAS Y RESUMEN DE LAS TAREAS.

10. Del cumplimiento de las tareas se obtienen los siguientes resúmenes:

1°) OF.1306 y 1307 - CONDOR - CAP. ARNAU - CAP. GONZALEZ - DAGA - MY. GONZALEZ - CAP. BALLESTEROS - Se realizó la navegación sin problemas con buena meteorología en la ruta, tomaron contacto con el CIC MLV, sobre el Estrecho San Carlos y les informaron la actividad de 2 PAC, una sobre MONTE KENT, FL 180 y otra sobre San Carlos muy bajo, se ordenó colocar R° 310 y FL 310, la PAC sobre San Carlos desaparece y vuelve a los 10 minutos, se mantienen Rumbos 090° y 270° hasta que se ordena el regreso. - Se mantuvo siempre FL 310 - Con respecto a la PAC en San Carlos cuando vuelve a ser tomada por el radar de MLV este informa que no son 2 aviones sino uno solo y que el otro podría haber sido batido por la AAa. propia, las mismas operarían sobre la zona de DARWIN y San Carlos, de acuerdo con lo que el CIC logró captar en su pantalla.
Con referencia a los presuntos VULCAN se informa que no hay novedad.

2°) OF.1308 - 1309 - TIGRE - 2 MK62 - (1) - CAP. BERTOLDI - CAP. SANCHEZ - (2) - ler.TEN. HEREDIA - ler.TEN.GEREZ - LEON - (1) - CAP. MARTINEZ VILLADA - MY. ESCUDERO - ler.TEN. RIVOLLIER - ler.TEN. ANNINO - No decolaron los numerales por fallas técnicas, que una vez solucionadas, por Orden CFAS no se autorizó el despegue. Ambos guías decolaron con el indicativo TIGRE y se dirigieron al OM., en la navegación y próximo al Punto 1 aproximadamente en radial 090, de CRV se avistaron 5 luces sobre el agua con dirección N/S; a 55 NM. del mismo punto se detectaron 2 luces amarillas fuertes sobre el agua.
Entre el Punto 1 y Punto 2 el CIC MLV ordena el regreso inmediato por ECOS grandes en el radial 302 de Puerto Argentino y otros móviles al N (30 NM.) que podían ser PAC.

RESULTADOS.

11. Se obtienen de las tareas cumplidas los correspondientes porcentajes:

1°)	M-III - GAL -	Previsto	4	100%
	a) No decolan		—	—
	b) Llegan al OM.		4	100%
2°)	MK62 -	Previsto	4	100%
	a) No decolan		2	50%
	b) Regresan por Orden CFAS.		2	50%
	c) Llegan al OM.		—	—

12. Los porcentajes correspondientes al total de la operación son los que se detallan:

1°)	Aviones previstos	8	100%
2°)	No decolan	2	25%
3°)	Regresan por Orden CFAS.	2	25%
4°)	Llegan al OM.	4	50%

13. Las operaciones cumplidas durante el día de la fecha no dieron los resultados previstos por las siguientes causas:

1°) Los aviones detectados por el Boeing 707 con R° a MLV pueden haber regresado al ver la estela del mismo y la maniobra evasiva de cambio de R° y nivel, o en el segundo caso de tener un portaaviones en servicio habría descendido sin entrar en la cobertura del radar MLV.

2°) La operación con MK62 se cancela por la actividad detectada de buques y posibles PAC, lo que no hacia segura la misma.

DAÑOS CAUSADOS AL ENEMIGO.

14. Sin novedad.

BAJAS PROPIAS.

15. Sin novedad.

09-JUN-82.

SITUACION.

1. Luego del ataque realizado el día 8 contra las fuerzas de desembarco en Bahía Agradable se evalúa la situación para mantener la acción sobre el CM.

2. Se mantiene también control sobre el desplazamiento del buque Liberiano que luego de sufrir un ataque sin consecuencias se dirige a Brasil, según su intención, para reparar averías, su velocidad es estimada en 16 KTS.

3. Se verifica concentración de tropas en la zona de FITZ ROY y también buques que se dirigen a ese lugar, asimismo se comprueba que con helicópteros se traslada el material que queda en los buques averiados hacia el Monte Wall al S/E de Monte Kent.

4. Se alista material de A-4B, A-4C y M-5 para operar en FITZ ROY y se emiten las siguientes Ordenes Fragmentarias:

1°) OF.1302 - 3 A-4B - PITON - "C" 3 BR - GAL - 13:57 - Buques en la Bahía al Sur Establecimiento FITZ ROY - SJU - ARR. 16:50 -

2°) OF.1303 - 4 A-4C - COBRA - 3 BR - SJU - 14:05 - Buques Sur Establecimiento FITZ ROY - SJU - ARR. 17:00 -

3°) OF.1304 - 3 M-5 - CORAL - 3 X 1.300 - 2 BR - GRA - 14:49 - AON - a confirmar por el explorador - GRA - ARR. 16:22 -

5. Ante la posibilidad de poder operar contra buques en el Sur se ordena el despliegue de 2 MK62 de TRE a GAL y uno más a MDP.

OTROS MEDIOS QUE CONTRIBUYEN A LA OPERACION.

6. Son los que se detallan a continuación: -

1°) KC-130 - CIERTO - (1) - VCOM. PESSANA - CAP. VACCARO - MY.GOMEZ- GAL - 13:20 - PCRA (Punto de Control REV.) - 14:30 / 15:30 -REV- ARR. CRV18:03 - (2) - VCOM. NOE -
GAL - DEP. 13:15 - GAL - ARR. 17:33 - Reabastecen a 2 A-4Q - REJA - 3 A-4B - PITON y 4 A-4C COBRA - 2 A-4B debieron regresar acoplados con un KC-130 por pérdida de combustible.

SITUACION METEOROLOGICA.

7. La evolución de la meteorología es la siguiente:

1°) Area del Continente: Una circulación anticiclónica en la zona de operaciones produce buen tiempo y condiciones para vuelo VFR.

2°) Area de Malvinas: Una circulación de aire frío produjo Cb aislados con base entre 500 y 600 Mts. y algunas precipitaciones en el E y N/E de MLV.

CONSTITUCION DE LAS ELLAS E INFORME SINTETICO DE LA MISION.

8. Del cumplimiento de las tareas ordenadas se extraen los siguientes resúmenes:

1°) OF.1302 - A-4B - PITON - 1er.TEN. BERRIER - ALF. DELLEPIANE - TEN. GELARDI - Luego del REV la Ella le informo a la Ella COBRA de A-4C - lo previsto en la navegación no se cumple porque se hizo con mayor velocidad que lo coordinado - Luego del punto de aceleración la Ella COBRA se aleja y se pierde de vista 2 minutos antes del sector del OM., según el OMEGA del guía la Ella estaba desplazada al Norte de la ruta al llegar al P.1 se corrige y bloquea el P.2, se arriba al OM., se identifica Bahía Agradable y no se observa ningún buque. A 2 millas del establecimiento FITZ ROY sobre el mar se divisa una lancha pequeña como para 8 personas - La Ella regresa para REV y luego al Norte de Isla Salvaje se eyectan las cargas para evitar un mayor consumo - En la zona de FITZ ROY se escuchó al radar de MLV dar la posición de una PAC - En ningún momento se observaron vehículos, tropas, aviones, helicópteros ni AAa.

2°) OF.1303 - A-4C - COBRA - CAP. ALMOÑO - ALF. MARTINEZ - 1er.TEN. CONSTANTINO - ALF. ISAAC - Luego del despegue debe regresar el N° 3 por falla de VHF, en el REV el N° 4 retoma por trasvase - alcanzan P.1 y P.2 y zona del OM. según lo determina la Orden Fragmentaria continúan con el R° de ataque y pasan la cadena del Monte|KENT y deciden regresar por el Norte de la Isla, debido a que estaban en Bahía Anunciación - El guía advierte la pérdida de combustible del numeral, le ordena eyectar las cargas y decide hacer lo mismo para tener menor DRAG y porque se había alejado mucho hacia el Norte - En el REV se corrobora el problema del N° 2 y este sigue acoplado hasta 130 NM. de SJU. - El guía ordena el aterrizaje del numeral primero, este tiene problemas de freno y realiza enganche de barrera - Sin novedad. Luego aterriza normalmente el N° 1 - Se comprueba que el N° 2 tenía un impacto contra un pájaro y la rotura de manguera del sistema hidráulico de freno - Durante el vuelo en la zona del OM. no se observaron buques, PAC, ni AAa.

3°) OF.1304 - M-5 - CORAL - CAP. MIR GONZALEZ - 1er.TEN. ANTONIETTI - MY. MARTINEZ - Realizaron el guiado con avión LEAR JET, se hizo enlace con el OCAA y en la zona de Islas Leones no se avistó ningún OM. La situación meteorológica - cubierto con 7/8 de Sc, a 30 3000 Piés con lloviznas - Regreso S/N.-

RESULTADO.

8. Del análisis de las tareas se obtienen los siguientes porcentajes:

1°) A-4B -	Previstos	3	100%
a) No decolan		—	—
b) Llegan al OM.		3	100%
2°) A-4C -	Previstos	4	100%
a) No decolan		—	—
b) Regresan por TEC.		2	50%
c) Llegan al OM.		2	50%
3°) M-5 (GRA) -	Previstos	3	100%
a) No decolan		—	—
b) Llegan al OM.		3	100%

9. Los porcentajes del total de la operación son los siguientes:

1°) Aviones Previstos	10	100%
2°) No decolan	—	—
3°) Regresan por TEC.	2	20%
4°) Llegan al OM.	8	80%

DAÑOS CAUSADOS AL ENEMIGO.

10. Sin novedad.

BAJAS PROPIAS.

11. Sin novedad.

CONCLUSIONES.

12. Desde el punto de vista de la operación la misma no fué redituable ya que de todas las salidas ninguna llegó a la zona del OM., al lugar donde todavía están los buques atacados el día 8-JUN-82.

13. La Ella de A-4C - COBRA - debe haber cometido un error en su navegación al que arrastró también a la Ella de A-4B - PITON, pese a que ambas estiman haber llegado a la zona del OM., por otro lado la Sección de A-4C - COBRA realizó el vuelo fuera y muy al Norte del área asignada para el OM.

14. Cada Ella debe llenar en forma individual la navegación obtenida y a la estima para evitar que se den situaciones en que confiados al navegador Omega tengan errores que se pueden evitar por ese tipo control y llegar al OM. sin novedad.

08-JUN-82.

SITUACION.

1. Se mantiene la tarea relacionada con la detección en el Océano Atlántico de buques de abastecimientos Ingleses a Malvinas, será cumplida con 2 BOEING 707 para E y R, 4 MK62, 1 C-130 y 1 avión para el OCAT.

2. El C-130 logra avistar un buque que no tiene bandera y es luego identificado como el HERCULES de MONROVIA, se produce el lanzamiento de 12 bombas del C-130 sin lograr impactos y se ordena entonces el despegue de los MK62 - Mientras tanto se determina que es un buque de LIBERIA y porta-containers, antes que se pueda detener el ataque de los MK62 estos tiraron sin lograr hacer impactos - Este carguero es desviado hacia Puerto Belgrano a los efectos de realizar una inspección del mismo.

3. A las 10:26 MLV informa que hay movimientos de buques en la zona de Punta FITZ ROY, sería 2 grandes y otros chicos, se estima un posible desembarco y se planifica un ataque con A-4B, M-5 y cobertura con M-III.

4. Se emiten las siguientes Ordenes Fragmentarias:

1°) OF. - 4 MK62 - NEGRO - MK17 - AON - MDP - 11:43 - OM - TRE - ARR.

2°) OF.1289 - 3 A-4B - MASTIN - "C" 3 BRP AON - GAL - 12:21 - PUNTA FITZ ROY - GAL - ARR. 15:18 -

3°) OF.1290 - 3 A-4B - DOGO - 3 BRP AON - GAL - 12:28 - PUNTA FITZ ROY - GAL - ARR. 15:18 -

4°) OF.1291 - 3 M-5 - PERRO - 2 BRP AON - GRA - 13:07 - PUNTA FITZ ROY - GRA - ARR. 14:58 -

5°) OF.1292 - 3 M-5 - GATO - 2 BRP - GRA - 13:09 - PUNTA FITZ ROY - GRA - ARR. 14:59 -

6°) OF.1293 - 3 M-5 - CARTA - CAÑONES - DIVERSION - SJU - 13:26 - PUNTA FITZ ROY - SJU - ARR. 14:54 -

7°) OF.1294 - 3 M-5 - SOBRE - CAÑONES - DIVERSION - SJU - 13:24 - PUNTA FITZ ROY - SJU - ARR. 14:59 -

5. Como resultado preliminar de este empleo se da como batido un buque de desembarco, otro averiado y material destruído. Ante esto situación, se planifica otro empleo para la misma zona y se emiten las siguientes Ordenes Fragmentarias.

1°) OF.1296 - 3 A-4B - MAZO - 3 BR - AON - GAL - 15:23 - ON - PUNTA FITZ ROY - NO REGRESAN - el N° 1 y el N° 2 -

2°) OF.1297 - 3 A-4B - MARTILLO - 3 BR - AON - GAL - 15:17 - ESTABLECIMIENTO FITZ ROY - GAL - ARR. 17:41 - del N° 3 -

3°) OF.1298 - 4 A-4C - YUNQUE - 3 BRP - AOT - SJU - 15:36 - ESTABLECIMIENTO FITZ ROY - SJU - ARR. 17:51 -

4°) OF.1300 - 2 M-III - FLECHA - MATRA-MAGIC - GAL - 16:00 - COBERTURA - MLV - GAL - ARR. 17:39 -

5°) OF.1301 - 2 M-III - LANZA - MATRA-MAGIC - GAL - 16:04 - COBERTURA - MLV - GAL - ARR. 17:37 -

OTROS MEDIOS QUE APOYAN LA OPERACION.

6. Los medios que contribuyen a la operación son los siguientes:

1°) PARCA - 1 KC-130 - DEP. GAL - 08:18 - REV PCRA (53° 00' S - 64° 00'W) - ARR- GAL - 09:57 - Reabastecen a Ella TABANO de A-4Q VCOM. CANO - CAP. HRUBIK - VCOM. SERVATICO -

2°) PARCA - 2 KC-130 - (1) - VCOM. CANO - CAP. HRUBIK - VCOM. SERVATICO - DEP - GAL - 11:57 - REV entre 12:45 a 13:30 y 15:45 a 16:16 - ARR - GAL - 18:20 - (2) - VCOM. PESSANA - 1er.TEN. VACCARO - MY. GOMEZ - DEP - 11:35 - CRV - REV entre 12:45 a 13:30 - y 15:45 a 16:16 - ARR. CRV - 18:58 -
Se reabastece 2 A-4C - YUNQUE al regreso por pérdidas de combustible.

SITUACION METEOROLOGICA.

7. La información meteorológica es la que se detalla a continuación:

1°) Area del continente: Un centro de baja presión ubicado al S/E de Tierra del Fuego, produjo en la costa patagónica cielos pocos nublados a nubosos con vientos regulares del NW/W, sobre la zona de CRV en que se registraron vientos muy fuertes (50 KTS.). Visibilidad superior a 20 Kms.

2°) Area Malvinas: El mencionado centro de baja presión afectó también a las Islas, en las que se registraron cielos parcialmente cubiertos durante el día con actividad convectiva dispersa en horas de la tarde, con algunos chaparrones.

CONSTITUCION DE LAS ELLAS Y RESUMEN SINTETICO DE LAS TAREAS.

8. Del cumplimiento de las tareas se obtienen los siguientes resúmenes:

1°) La tarea cumplida por Orden del C.A.E. los MK62 desde MDP para ataque al buque de transporte se realizó de acuerdo con lo previsto, este OM fué detectado por los aviones B-707 que realizaron E. y R. en el area indicada, se ordenó el despegue de los aviones y del OCAT, la misión fué suspendida luego que el N° 1 lanzara las bombas sobre el OM., debido a que A.R.A. informó que ya tenía identificado el movimiento del "HERCULES DE MONROVIA". Antes del ataque se intentó enlace en frecuencias internacionales sin conseguirlo.

2°) OF.1289 y 1290 - A-4B - MASTIN - ~~ler.TEN. FILIPPINI~~ - TEN. GALVEZ - ~~TEN. AUTIERO~~ - ALF. GOMEZ - A-4B - DOGO - ~~CAP. CARBALLO~~ - ALF. CARMONA - ler.TEN. CACHON - TEN. RINKE - En el REV. regresan por TEC. el MASTIN 1 y 3 y el DOGO 1, resto de los aviones continúan hacia el OM. - Según la grilla colocada en 51° 00S y 58° 00'W para la carta 1:500.000 - en la coordenada F.19 y E.19 - ven dos helicópteros en tierra y en el punto E.18 una concentración de tropas en actividad, siguiendo hacia el OM no observan buques, realizan un viraje por derecha para retomar al itinerario de entrada, ven en el punto D.18 buques de asalto tipo "INTREPID" y/o "SIR LANCELOT", ingresa el DOGO 3 a 90° dado que se encontraban uno al lado del otro lanzando las bombas en el centro de la super estructura, el DOGO 2 observa impactos directos, al N° 2 no le salen las bombas, al DOGO 4 ratifica los impactos del guía y lanza sus bombas, que son largas, las cuales hacen impacto en la costa donde gran cantidad de personal y material son sorprendidos por las explosiones. Toda esta situación es observada además por el MASTIN 4 que segundos más tarde ingresa al OM., que por la gran cantidad de humo y fuego en la cubierta y ante el aviso del MASTIN 2 - de dirigirse al otro buque realiza un viraje por izquierda e ingresa a popa lanzando sus bombas siendo observadas por el MASTIN 3, impactos en la línea de flotación, ingresa este avión a final lanzando sus bombas en el mismo lugar sin apreciar resultados, pero dado que no existía fuego de AAa. estima que sus bombas dieron en el blanco. - No existen dudas en cuanto al resultado por los impactos señalados - Barco N° 1 destruído y N° 2 seriamente averiado en popa - Se comprueban en el avión del MASTIN 2 el TER en la estación central destruído por impactos.

3°) OF.1291 - M-5 - PERRO - CAP. RODHE - ler.TEN. GABARI - ler.TEN. RATTI - Se efectúó guiado con LEAR, el blanco atacado es una fragata tipo LEANDER al cual se le lanzaron bombas de 250 KGS., el ataque fué combinado con la Ella GATO, el guía lanzó las bombas que hicieron impacto en la línea de flotación, el N° 3 no pudo lanzar, todos los aviones realizaron tiro de cañones, no hubo interceptación y la AAa. fué poco eficaz.

4°) OF.1292 - M-5 - GATO - CAP. CIMATTI - ~~MY. MARTINEZ~~ - TEN. ANTONIETTI - Durante la navegación el N° 3 debió regresar por parabrisas astillado, la meteorología en ruta cubierto 6/8, con precipitaciones, en la zona del OM. - las condiciones buenas, se atacó en forma combinada con los PERROS una fragata tipo LEANDER, observándose los impactos del PERRO en el blanco - Estima el lanzamiento correcto - regreso sin novedad.

5°) OF.1293 y 1294 - CARTA - M-5 - VCOM. VILLAR - TEN. VALENTE - ler.TEN. CALLEJOS - SOBRE - ler. TEN. MUSSO - TEN. AGUIRRE - CAP. MAFFEIS - Tarea diversión sobre Islas Salvajes - La meteorología con nubes bajas y lluvia en algunos sectores, se realizó de acuerdo a la Orden Fragmentaria sin encontrar PAC del enemigo en el area regresando a GAL sin novedad.

6°) OF.1296 y 1297 - MAZO - ler.TEN. BOLZAN - TEN. ARRARAS - ALF. DELLEPIANE - MARTILLO - ler. TEN. BERRIER - ALF. VAZQUEZ - ler.TEN. SANCHEZ - Se realiza el despegue y navegación al REV durante este trayecto regresa el MARTILLO 1 por falla de oxígeno, luego del REV retorna el MAZO 3 por oscilación de RPM, en base a esto ambas escuadrillas se unen y continúan como una sola hacia el OM. - Luego de tener que atravesar algunas precipitaciones en el itinerario ingresan al sector de FITZ ROY con un nutrido fuego de Artillería, observando hacia la derecha un buque con una espesa cortina de humo, giran por derecha buscando el OM. asignado por Orden Fragmentaria y el radar MLV les indica que el blanco se encuentra al O de la posición de la Ella, continuando el giro por derecha y sobre el agua se dirigen al sector señalado recibiendo fuego cruzado de AAa., por indicación del MAZO 1 observa una barcaza o lancha de desembarco navegando rápidamente hacia la costa, el radar informa la presencia de PAC en la zona y el MARTILLO 3 ve a su derecha y arriba 2 HARRIER que lanzan sus misiles una da de lleno al MARTILLO 2 que le precedía y cae al agua, y ve otro impacto presumiblemente en el MAZO 2 que se eyecta, se ve apertura de paracaídas en la zona del enemigo, MARTILLO 3 eyecta las cargas y procede al escape, logrando observar que el MAZO 1 inicia su salida hacia la izquierda luego de lanzar las bombas, no aprecia el resultado, realiza virajes a izquierda y derecha y pierde contacto con el MAZO 1 - Llega a la zona del REV y luego a GAL, se verifican impactos de esquirlas de AAa. - Regresa únicamente el MARTILLO 3 y aprecia que solamente pudo lanzar las bombas el MAZO 1 y que desconoce su situación ya que perdieron contacto luego de la salida del OM.

7°) OF.1298 - A-4C - YUNQUE - CAP. CAFFARATTI - TEN. ZATTARA - TEN. PAREDI - ALF. CODRINGTON - Navegación hasta el REV sin novedad - Salvo el Nº 4 que carga 1.000 Lbs. menos que el resto - Se inició el descenso con 8/8 de nubes medias y precipitación de chaparrones, la visibilidad reducida por bruma y la hora del crepúsculo, se adoptó una formación tendiendo a la línea, se escuchaba al CIC MLV pero nadie intentó realizar enlace, unas 5 NM. antes del OM. el guía vió un barco grande ardiendo en su parte media, no se avistaron PAC y el terreno no se podía apreciar con claridad, se pudo ubicar la zona de tiro por los fogonazos de la AAa. que era intenso desde el frente y a los costados, cuando el Omega señaló la zona del OM. se ordenó el lanzamiento de las bombas unos (1.000 Mts. adentro, en el terreno) durante todo el escape se mantuvo la actividad de AAa. desde las posiciones ubicadas en el establecimiento de FITZ ROY y en los cerros al Norte de la misma.

La operación se vió favorecida por no tener el crepúsculo de frente, lo que facilitó la visualización y evasión de los misiles enemigos- Fueron lanzadas las bombas del Nº 1 y 2 sin novedad, no así el Nº 3 y 4 - Hubo problemas también con el tiro de cañones ya que los mismos se le interrumpieron al Nº 3 y 4 - En el regreso el Nº 3 que intentaba ascender por combustible vió un avión a 4000/5000 piés orbitando por lo que sigue en vuelo bajo, llega al REV con poco combustible y tenía pérdida del mismo.

8º) OF.1300/1301 - M-III - FLECHA - CAP. ARNAU - MY. LUNA - LANZA - CAP. GONZALEZ - CAP. BALLESTEROS - COBERTURA AEREA - Al llegar a la zona indicada por Orden Fragmentaria y bajo control radar MLV la Sección FLECHA con FL 320, el CIC le informa la presencia de una PAC a 12 NM. en la posición de cola, le indica entonces MLV a la Sección LANZA que ingresaba que se dirija a interceptar la misma, el enemigo al advertir la maniobra descienden rápidamente perdiendo el CIC al contacto, en estas circunstancias se escuchó en la frecuencia del radar MLV en castellano el siguiente texto "LANZA, EDUARDO, POR FAVOR CONTESTAME", en frecuencia inter no se acordó no contestar, esto se repitió a todas las aeronaves y el radar, sin lograr interceptaciones - se regresa a GAL sin novedad.

RESULTADOS.

9. Del cumplimiento de las tareas ordenadas se obtienen los siguientes porcentajes:

1º) A-4B -	Previstos	14	100%
a) No decolan		--	--
b) Regresan por TEC.		5	36%
c) Llegan al OM.		9	64%
d) Derribados		2	
c) Desaparecidos		1	
2º) M-5 - (GRA) -	Previstos	9	100%
a) No decolan		--	--
b) Regresan por TEC.		1	16,8%
c) Llegan al OM.		5	83,2%
3º) M-5 - (SJU) -	Previstos	6	100%
a) No decolan		--	--
b) Regresan por TEC.		--	--
c) Llegan al OM.		6	100%

4°) A-4C -	Previstos	4	100%
a) No decolan		--	--
b) Regresan por TEC.		--	--
c) Llegan al OM.		4	100%
5°) M-III - (GAL)		4	100%
a) No decolan		--	--
b) Regresan por TEC.		--	--
c) Llegan al OM.		4	100%
6°) MK-62	Previstos	3	100%
a) No decolan		--	--
b) Regresan por TEC.		--	--
c) Llegan al OM.		3	100%

10. El porcentaje del total de la operación es el siguiente:

1°) Salidas previstas	37	100%
2°) Regresan por TEC.	6	16,2%
3°) Llegan al OM.	31	83,8%

BAJAS CAUSADAS AL ENEMIGO.

11. Se logra batir los siguientes OM.:

1°) 2 buques de desembarco.

2°) 1 fragata tipo LEANDER.

3°) Barcazas de desembarco.

4°) Personal y material en la cabecera de playa.

12. Pueden existir otros daños en la zona tal como VIVACS, o depósitos, pero no pueden ser evaluados al momento - mismo criterio se puede adoptar para el bombardeo realizado sobre las zonas de AAa.

BAJAS PROPIAS.

13. Se computan las siguientes bajas:

1°) 3 aviones A-4B derribados.

2°) 1 tripulante fallecido.

3°) 1 tripulante eyectado.

4°) 1 tripulante desaparecido.

CONCLUSIONES.

14. Del análisis de las tareas cumplidas se obtienen las siguientes conclusiones:

1°) Inadecuada información que proporciona A.R.A. con respecto al movimiento e identificación de los buques - Ello determinó el ataque a un buque Liberiano y que a último momento se cancelara el ataque con aviones MK62 luego que el guía hubiera efectuado ya el lanzamiento de las bombas.

2°) Evidente sorpresa lograda durante el primer ataque que llevó a una incapacidad de reacción de la AAa. y al consiguiente éxito del ataque.

3°) Se mantiene la experiencia ya lograda en San Carlos que los aviones del segundo empleo tienen que soportar mayor intensidad de fuego de AAa. y misiles.

4°) A pesar de tener algunas indicaciones sobre la ubicación de la AAa. y batería de misiles no se prevé realizar ataques a las mismas con el objeto de neutralizarlas.

5°) Puede haber sido coordinada en la defensa enemiga que aviones Harrier permanezcan sobre la zona del OM. a determinada altura y que cubren el ataque de los propios medios, no se determina la existencia de misiles en la zona de desembarco pero si a la entrada y salida del mismo y en areas cercanas.

6°) No todas las Ellas que ingresan hacen enlace con el Radar MLV a los efectos de ser orientados en su tarea, aunque ya está determinado que lo hagan.

7°) La actividad de aviones de la A.R.A. no son conocidos por el A-3, para que coordine la operación de los mismos, tal es el caso del avión EMBRAER de E y R con indicativo "EDUARDO" que realizó llamados a todas las aeronaves y al radar MLV, nadie conocía este movimiento como para ser informado en su oportunidad a los aviones que cumplían misiones.

8°) Esto se ve agravado cuando la interferencia que realiza se concreta cuando los aviones estan en plena operación para batir blancos enemigos.

9°) El hecho de no lograr exactamente los puntos de entrada al OM., significa que las Ellas ingresen con R° distintos a los previstos lo que determina que haya errores para la identificación de los OM., o que los mismos no sean visualizados, a esta dificul-

tad debe agregarse que al efectuar vuelo bajo las posibilidades de ubicación del OM., disminuyen notablemente, las altas velocidades de aproximación también influyen negativamente.

10°) La efectividad del ataque con bombas de 250 Kgs. con espoletas de 12" queda nuevamente demostrado - todos los buques alcanzados quedaron destruídos o seriamente dañados.

PROPOSICIONES.

15. De acuerdo a las operaciones concretadas y a las conclusiones se realizan las siguientes proposiciones:

1°) Reiterar ante la A.R.A. la necesidad de que la información que proporciona sobre los posibles ON sean adecuadas y en oportunidad ya que no es lógico que deba suspenderse una tarea luego de que los aviones estan en final de tiro, es esta la segunda oportunidad que sucede, siendo la primera el ataque al petrolero "SANTA CRUZ" y a un submarino propio en el Golfo San Jorge.

2°) Elaboran en el segundo empleo un procedimiento que permita mantener la sorpresa tal como podría ser un cambio de procedimiento de ataque.

3°) Determinar un procedimiento que permita una neutralización de la AAa. ya que éstas al no ser nunca batidas están en plena capacidad operativa.

4°) Recalcar a las Unidades el cumplimiento de los enlaces y a su vez que respeten las rutas de entradas que además de evitar las zonas peligrosas están determinando la ubicación y R° de entrada para asegurar el OM.

5°) Coordinar para que A.R.A. haga conocer en oportunidad el movimiento e indicativo de los aviones.

07-JUN-82.

SITUACION.

1. De acuerdo con lo previsto para continuar con las operaciones se ordena el Despliegue de 4 MK62 el día 06-JUN- 14:15 Hs. UN (1) C-130 y UN avión para que cumpla la tarea de OCAT en el ataque contra medios que transportan material y abastecimiento al enemigo en MLV.

2. En esta operación intervienen además DOS B-707 que cumplirán tareas de E y R para ubicar los OM., una vez localizados se hará conocer esta posición a la FAS y se ordenará el despegue de los aviones MK 62 y C-130.

3. Se prevé realizar tareas de E y R en zona MLV diversión, cobertura B/horizontal con aviones, LR35, A-4B y M-III y transporte de carga con C-130.

4. En las tareas los A-4B serán apoyados con un avión KC-130.

5. Se emiten las siguientes Ordenes Fragmentarias:

1°) OF.1285 - 4 MK62 - NEGRO - AON - MDP - OM - MDP - Suspendida.

2°) OF.1282 - 4 A-4B - TRUENO- 3 BRP 12" - GAL- 09:52 - OM - (Area MONTE KENT - Bajo control CIC MLV) - GAL - ARR. 10:20 - Regresa por Orden CFAS -

3°) OF.1284 - 2 M-III- RAYO - Cobertura - GAL - 10:14 - MLV - GAL - ARR. 1043 - Regresa por Orden CFAS -

4°) OF.1286 - 3 A-4B - POTRO - 3 BRP ESPOL.12" - AON - GAL - 09:00 - OM - GAL - ARR. 11:23 -

5°) OF.1287 - 2 M-III- MATON - Cobertura - Se cancela -

6°) OF.1288 - 4 M-5 -ALUVION- Bombardeo-horizontal- Se cancela -

OTROS MEDIOS QUE CONTRIBUYEN A LA OPERACION.

6. Son los que se detallan a continuación:

1°) OF.2309 - 2 LR35 - NARDO "B" - CRV - 08:08 - "A" - (51° 15'S - 60° 30'W) - FL 400 - CRV - ARR. 10:43 - El guía es derribado sobre MLV a las 09:10Hs. - (1) VCOM. DE LA COLINA - MY. FALCONIER- CAP. LOTUFO - S.A. LUNA - S.AUX. MARISSA - - (2) - 1er.TEN.BIANCO - TEN. CASADO - 1er.TEN. BOMAZ - C.1° BORNICES -

2°) OF.2310 - 2 35A - PILA - "B" - GRA - 08:22 - B - (51° 50'S - 62° 20'W) - FL 400 - GRA - 09:47 - CAP. VELAZCO - 1er TEN. JURI

3°) KC-130 - FIERRO - GAL 08:45 - PCRA (52° 00'S - 66° 00'W) - GAL - ARR.11:50 - Reabastece a la Ella POTRO - VCOM. CANO, CAP. HRUBIK - VCOM. SERVATICO -

SITUACION METEOROLOGICA.

7. La situación meteorológica es la siguiente:

1°) Area del Continente: Un centro de baja presión situado sobre Punta Arenas produjo una serie de vaguadas que ocasionaron fuertes vientos en la zona de Chubut y Santa Cruz, con nubosidad media y estratiforme en la zona de Tierra del Fuego - Visibilidad superior a 10 Kms. y techos entre 600 a 1500 Mts.

2°) Area de Malvinas: Tiempo bueno, parcialmente nublado, Sc quebrabrados, techo entre 500 a 800 Mts. - Visibilidad superior a 10 Kms. y vientos del sector N/O de 10 a 20 KTS. - En horas de la tarde aumento de la nubosidad estratiforme y lloviznas, visibilidad reducida a 5 Kms.

CONSTITUCION DE LAS ELLAS Y RESUMEN DE LA MISION.

8. Del cumplimiento de las tareas se obtienen los siguientes resúmenes:

1°) OF.1282 - A-4B - TRUENO - CAP.VARELA, TEN.ROCA, TEN.MAYOR, ALF. MORONI - Esta misión fué anulada por Orden del CFAS, regresan sin novedad.-

2°) OF.1284 - M-III - RAYO - CAP.GONZALEZ, MY.SANCHEZ-La tarea fué suspendida luego del despegue por orden del CFAS, regresan sin novedad.

3°) OF.1286 - 3 A-4B - POTRO - 1er.TEN. BOLZAN, VCOM. DOBOURG, 1er. TEN. SANCHEZ - Se realizó la navegación sin inconvenientes luego del REV el avión reserva, regresó a GAL, no se encontró el OM. en la zona marcada el guía y el N° 3 tuvieron impacto de pájaros en proximidad de la Isla - regresan sin novedad.

4°) OF.2309 - LR35A - NARDO - (1) VCOM. DE LA COLINA - MAY. FALCONIER-CAP. LOTUFFO - S.AUX. MARISSA - S.A. LUNA - (2) 1er.TEN.BIANCO - TEN. CASADO - 1er.TEN. BOMAZ - C.1° BORNICES - Despegue y ascenso a FL 400 - normal, al llegar al punto determinado se realizaron repetidos enlaces con el CIC MLV, 09:05 Hs., solicitando instrucciones, al no recibirlas el guía comienza un viraje por la izquierda, posteriormente el radar le informa que mantenga R° 090°, cambiando el guía el viraje a la derecha, en estas maniobras se alejan unas 20 NM. del punto "A" - Se solicita la actualización de PAC, hay 2, una a 140 NM. al N/E y otra a 190NM. al S/E.

El copiloto del N° 2 ve 2 estelas de misil lo que es informado al guía quien también lo ve, por lo que comienza un viraje a la izquierda, se confirma la visualización con el guía - Se informa al radar que regresan, y este les contesta que no hay problemas con las PAC, porque éstas también regresan.

Finalizado el viraje el N° 2 a 200/300 a la derecha del guía y a 200 piés arriba ve una gran bola de fuego en el guía y que la parte que queda entra en tirabuzón - El uno informa "me dieron, no hay nada que hacer, estamos en tirabuzón", perdiendo todo contacto - El N° 2 da motor a pleno y se alejan rápidamente - Hora 09:13, las coordenadas 3 minutos después - 51° 11'S - 60° 22'W - tuvieron interferencias en inglés en 123.1 frecuencia del radar MLV en 2 oportunidades - 08:56 y 09:06Hs.

RESULTADO.

9. De la información obtenida en el cumplimiento de las tareas se logran los siguientes porcentajes:

1°) A-4B	Previstos	7	100%
a) No decolan		—	—
b) Llegan al OM.		3	43%
c) Regresan por Orden		4	57%
2°) M-III -	Previstos	2	100%
a) No decolan		—	—
b) Llegan al OM.		—	0%

DAÑOS CAUSADOS AL ENEMIGO.

10. Sin novedad.

BAJAS PROPIAS.

11. Un avión LR 35A derribado con un misil sobre MLV cuando cumplía tareas de Reconocimiento Fotográfico - 5 Tripulantes desaparecidos.

CONCLUSIONES.

12. Se extraen las siguientes conlusiones:

1°) Insistir antes las Unidades que cumplen tareas con MLV que cuando no haya enlace efectivo con el CIC deben regresar- En el caso del NARDO, la Orden Fragmentaria lo especifica claramente en sus disposiciones generales.

2°) Si los mismos tuvieron interferencia en Inglés se debe llevar un registro por parte del enemigo de la metodología de trabajo propia.

3°) Hacer hincapié en los procedimientos más utilizados para eludir a los misiles, en este caso se hizo un viraje a nivel y no se aumentó la velocidad de escape - este movimiento casi estático da las óptimas condiciones para ser alcanzado - mayor separación que la estipulada para evitar la discriminación del misil, entre el guía y el numeral.

4°) Las tareas de traslado de carga con aviones C-130 cada vez se tornan más difíciles de cumplimentar debido a que el enemigo en posesión de alturas como el MONTE KENT, y la posibilidad de desembarco en PUNTO CARBALLO Y PUNTO AGUILA, pueden lograr impactos a la salida o entrada de los aviones.

5°) La exploración llevada a cabo por la A.R.A. no es suficiente para cubrir toda la ruta y debería ser realizado en oportunidad que requieran las tareas.

6°) Las tripulaciones deberán poseer el equipamiento adecuado, tal como el traje anti-explosión que en este momento no se usa.

7°) Durante la Exploración y Reconocimiento llevado a cabo por los aviones BOEING 707 para lograr detectar blancos en el Océano Atlántico, se observó un tráfico excesivo de comunicaciones, y cambios de indicativos que no figuraban en la tabla para lograr un enlace, esto se verificó durante el regreso de estos medios.

05-JUN-82.

SITUACION.

1. De acuerdo con los resultados obtenidos con el ataque bajo control de radar el día 04-JUN al enemigo en la zona de MONTE KENT se decide continuar con el procedimiento para lo cual se ordena la configuración de aviones MK62 para que operen en las primeras horas del día 05-JUN-82.

2. Se planifica la operación de transporte aéreo a MLV a los efectos de poder trasladar material de apoyo para la defensa en especial, misiles "EXOCET", que serán utilizados en los lanzadores instalados en tierra.

3. Se coordina con MLV para la asignación de OM y se emiten las siguientes Ordenes Fragmentarias:

1°) OF.1278 - 2 MK62 - PATO - 5 MK17 - GAL 04:55 - OM (S/O MONTE KENT) - GAL - ARR. 06:22 -

2°) OF.1279 - 2 MK62 -GAUCHO- 5 MK17 - GAL 04:55 - ROF - MLV -GAL- ARR. 06:23 -

3°) OF.1280 - 3 M-5 -FIERRO- 2 X 1700Lts. - CAÑ - GRA - 14:01 - ROF - MLV - GRA - ARR. 15:37 -

4°) OF.1281 - 3 A-4B - PUÑO - "C" 3 BR - GAL - 14:50 - ROF - BAHIA SAN JULIAN - GAL - ARR. 16:38 -

5°) OF.1283 - 3 M-5 - NENE - 3 X 1300Lts. - 2 BRP - SJU - 14:44 - ROF - BAHIA 9 de Julio - SJU - ARR. 16:19 -

OTROS MEDIOS QUE CONTRIBUYEN A LA OPERACION.

4. No se preveen.

SITUACION METEOROLOGICA.

5. La situación sinóptica es la siguiente: Un centro de baja presión ubicado al N/O de Puerto MONTT se desplaza hacia el S/E produciendo una profunda vaguada en la zona continental Argentina.

1°) Santa Cruz, Chubut y Tierra del Fuego: Vientos moderados intensidad entre 15 a 25 KTS. del O, rotando al N., cubierto, Ac. y As. que se espesaron durante el día en la zona Norte produciendo precipitaciones hacia la tarde.

2°) Zona Malvinas: El desplazamiento de este centro de baja presión produjo el mejoramiento de las condiciones meteorológicas en las Islas que se encontraban en las primeras horas cubiertas con St

entre 100 y 300 mts. con lloviznas y neblinas que redujeron la visibilidad entre 1 y 5 Km. a partir del mediodía rápido mejoramiento rotando el viento hacia el O intensidad entre 10 a 20 KTS. y visibilidad de 10 a 12 Km., con cielo claro y poco nuboso.

3°) Perspectivas: disminuyendo gradualmente en la madrugada, día 06 JUN, en la zona de operaciones - Nubosidad estratiforme y precipitaciones - techos entre 100 a 200 mts. - y visibilidad inferior a 5KM.

CONSTITUCION DE LAS ELLAS Y RESUMEN DE LAS TAREAS CUMPLIDAS.

6. Del informe de las tareas cumplidas se obtienen los siguientes resúmenes:

1°) OF.1278 - 2 MK62 - PATO-(1) CAP. BERTOLDI - CAP. SANCHEZ - (2) TEN. GONZALEZ - CAP. HERNANDEZ - Se realiza todo el proceso en forma normal, lo mismo que la primera parte de la navegación, próximos a llegar al nivelado, unas 50NM. antes de la Isla San José el N° 1 indica al numeral que se abra a 50 mts., en esta situación el N° 2 le indicó al guía 2 luces que surgen de la capa de nubes y se dirigen hacia el guía a gran velocidad, se ordena una ruptura a la derecha a R° 170° y luego regresa para el rumbo original,como ve nuevamente las luces rompe hacia la derecha y se dirige a GAL, ordenando a su vez que se eyecten las cargas externas. - Hasta ese punto había tratado de realizar un enlace con MLV en HF y VHF sin poder conseguirlo. - Finalizado el viraje de escape de las dos primeras luces observan un resplandor similar a la explosión de un proyectil - El N° 2 pudo lanzar bombas externas y aterrizó con las del portabombas central- La meteorología era buena y volaban sobre tope con cielo claro que permitía distinguir sin problemas a los aviones.

2°) OF.1279 - 2 MK62 - GAUCHO - (1) CAP. BREDESTON - CAP. CISCO - (2) 1er.TEN MAUAD - 1er.TEN. ACOSTA - Todo el proceso para la planificación y primer tramo de la navegación se cumplió sin problemas a 60NM. de la Isla San José - Punto 1 de la Orden Fragmentaria sobre radial 084 de GAL y con FL 380 en ascenso para FL 400 - El N° 1 advierte que se le aproxima desde abajo y desde el frente una luz que también vé el N° 2, ordena escape por derecha al advertir que era un misil, en la maniobra el N° 2 es afectado por el chorro de la turbina del 1 y entra en un tirabuzón, que logra controlar a los 34.000 piés - Comprueba que tiene el motor plantado, en la mitad del vireje, que lo lleva de R° 080 a 270° el guía siente una fuerte vibración que puede ser causa de la carga alar o la explosión de un misil, el numeral también advierte una fuerte vibración después de quedar con un solo motor. El guía, para el viraje por temor a una plantada de turbina y continúa volando con rumbo 160°, en ese momento vé 2 luces naranja fuerte que volaban paralelo a su rumbo desde atras y abajo y estima que van dirigidos a su numeral que estaba abajo, ordeno eyectar cargas y proceder al escape definitivo a GAL.

El Nº 2 espero el aterrizaje de todos los aviones para realizar el mismo, ingresa a final y da potencia, llega a la pista con más velocidad y desestabilizado, al tocar la misma paulatinamente se introduce la rueda derecha y provoca que el avión se vaya fuera de pista.

3º) OF.1280 - 2 M-5 - FIERRO - MAY. MARTINEZ - CAP. MORENO - Se realizó la navegación bajo control inicial del radar de GRA descenso hasta el punto inicial 100NM., antes del Estrecho San Carlos - Se inició el regreso de acuerdo a lo previsto por OF. no se avistó ningún OM. - Regreso S/N.

4º) OF.1281 - 3 A-4B - PUÑO - 1er.TEN. BERRIER - TEN. GELARDI - 1er.TEN. BOLZAN - La navegación se cumplió sin problemas y de acuerdo con lo previsto el avión de reserva regresó desde el punto inicial, se realizó ROF sobre la Bahía SAN JULIAN en sentido antihorario observando minuciosamente las entradas en la costa sin encontrar ningún objetivo - Regreso S/N.

5º) OF.1283 - 3 M-5 - NENE - CAP. MAFFEIS - CAP. DEMIERRE - 1er. TEN. MUSSO - La Ella cumplió sin novedad la navegación, luego del despegue siguió bajo control radar hasta 140 NM., rasante 20 NM. antes de Islas Salvajes, desde este punto con Rº 120 recorren Bahía 9 de JULIO pasando por Punta Navidad, Punta Norte y próximo a Punta Escarpada inician viraje por izquierda para recorrer Bahía San Francisco de Paula y regresan al Punto Islas Salvajes, durante el regreso lanzan las bombas todas salen normalmente pero solo explotan las del Nº 2 a los 3 segundos y a unos 500 mts. atrás del avión, los del Nº 1 y 3 se perdieron de vista casi tocando el agua, sin explotar, no se detectó piquetes radar, PAC, buques ni personal.

RESULTADOS.

7. Del estudio de las tareas cumplidas se obtienen los siguientes porcentajes:

1º) MK-62	Previstos	4	100%
a) No decolan		—	—
b) Regresan por TEC.		—	—
c) Regresan por Orden		—	—
d) No llegan al OM.		4	100%
e) Derribados		—	—
2º) M-5 (GRA) -	Previstos	2	100%
a) No decolan		—	—
b) Regresan por TEC.		—	—
c) No llegan al OM.		—	—
d) Llegan al OM.		2	100%
c) Derribados		—	—

3°) M-5 (SJU)	Previstos	3	100%
a) No decolan		—	—
b) Regresan por TEC.		—	—
c) No llegan al OM.		—	—
d) Llegan al OM.		3	100%
e) Derribados		—	—
4°) A-4B	Previstos	3	100%
a) No decolan		—	—
b) Regresan por TEC.		—	—
c) Llegan al OM.		3	100%
d) Derribados		—	—

8. Las O.F. de MK 62 que fueron las inicialmente concebidas para realizar tareas ofensivas no cumplieron su cometido por las circunstancias ya descriptas en los informes respectivos, no se logra determinar exactamente cual fué el lugar o medio desde el cual se lanzaron los misiles a los integrantes de las Secciones.

9. Las Ellas de A-4B y M-5 lograron sobrevolar la posible zona donde podría estar oculto un buque que tuviera capacidad de detección y misiles para interceptación en la Bahía de 9 de Julio y Bahía San Julián - Sin novedad. - El resultado de todas las salidas fueron negativos desde el punto de vista de la ubicación y ataque a OM.

CONCLUSIONES.

10. Del análisis de las tareas cumplidas se obtienen las siguientes conclusiones:

1°) Evidentes dificultades para las comunicaciones en HF por parte de los aviones MK62 con las terminales. Esto los lleva a elevar el número de enlaces lo que pone al descubierto la operación.

2°) El problema mencionado puede haber alertado al enemigo de tal forma que una PAC ya estaba en el aire y los hubiera interceptado a la llegada.

3°) Procedimientos para eludir el ataque de misiles inadecuados, ambas Secciones realizaron viraje a favor de la trayectoria del mismo.

4°) Sería conveniente que la exploración que realiza A.R.A. sea acorde en tiempo para obtener información válida para la operación.

5°) Deberá realizarse comprobaciones para determinar que fallas tuvieron las bombas lanzadas por la Ella NENE en la cual no se comprobó la explosión de las del guía y el N° 3.

6°) Las Secciones de MK62 recibieron directivas de tratar de realizar enlace con MLV y GAL lo antes posible, lo que llevó a la posible ubicación de las mismas por el enemigo.

DAÑOS CAUSADOS AL ENEMIGO.

11. Sin novedad.

BAJAS Y DAÑOS SUFRIDOS POR MEDIOS PROPIOS.

12. 1 MK62 con la turbina deteriorada al realizar maniobra de escape ante un misil, durante el aterrizaje con un solo motor el avión se fué de pista y la rueda derecha quedó a mitad de recorrido.

OTRAS TAREAS Y MEDIDAS ADOPTADAS.

13. Se decide y ordena el traslado de los aviones MK62 de GAL a TRE a los efectos de poder emplearlos en misiones de largo alcance contra medios que se dirijan a MLV.

14. Se cumplieron tareas con aviones C-130 para el traslado de material a Puerto Argentino sin novedad, se trasladan misiles "EXOCET", munición para cañones de E.A. y carga general.

15. Se coordina con el C.A.E. para que la tarea de ataque a los buques de abastecimiento del enemigo se realice en forma conjunta.

4-JUN-82

SITUACION.

1. Se mantiene la situación de poca actividad en el frente de Puerto Argentino, la meteorología no ha sido favorable para la operación aérea y como hecho destacable se confirma que un radar de E.A. quedó F/S por impactos de cohetes tipo MARTELL lanzado por un avión VULCAN el cual de regreso debió realizar un aterrizaje de EGA en Porto Alegre.

2. Se prevé concretar un bombardeo horizontal en altura sobre la zona de MONTE KENT a fin de satisfacer requerimiento de MLV, para realizar esto se utilizará el radar que dará rumbo de alejamiento y una distancia a la cual pueden ser lanzadas las bombas, se ordenó alistar aviones MK 62 y M-5 y se emiten las siguientes órdenes fragmentarias:

1°) O.F. 1275 - 3 MK62 - LINCE "B" MK17 - GAL 17:23 - ZONA MONTE KENT - GAL - ARR. 19:45 -

2°) O.F. 1276 - 3 MK62 - PUMA "B" MK17 - GAL 17:24 - ZONA MONTE KENT - GAL - ARR. 19:43 -

3°) O.F. 1277 - 4 M-5 - PIÑA - 4 BR c/ SSQ y MU12" - SJU 15:09 - ZONA MONTE KENT - GAL - ARR. 16:59 -

OTROS MEDIOS QUE APOYAN LA OPERACION.

3. Sin novedad.

SITUACION METEOROLOGICA.

4. La evolución de la meteorología fué la siguiente:

1°) Area del Continente: Un centro de baja presión ubicado sobre el pacífico y a la altura de Comodoro Rivadavia produjo hasta el mediodía en la zona centro y Norte nubosidad baja con precipitaciones, los vientos del sector N. NE. moderados a fuertes con intensidad entre 20 a 40 KTS. - A partir del mediodía aumento de la intensidad llegando a 45 KTS. y se mantienen las condiciones en cuanto a nubosidad.

2°) Area de Malvinas: Producto de la actividad del centro de baja presión, cubierto con nubosidad baja, llovizna y techos entre 200 y 600 MTS., vientos del sector N.E. con intensidad entre 20 y 45 KTS.

5. La meteorología no es apta para la operación a bajas cotas pero es aceptable para el tipo de tarea planificada.

CONSTITUCION DE LAS ELLAS E INFORME SINTETICO DE LA TAREA.

6. Del cumplimiento de las tareas y los informes recibidos se obtienen los siguientes resúmenes:

1°) OF.1275 - LINCE - 3 MK62 - 1 MK17 -N° 1 y 2, 8MK17, N° 3,5 MK17- CAP. NOGUEIRA - MY. RODEYRO - 1er.TEN. BAEZA - 1er.TEN.CARDO - 1er.TEN. SPROVIERO - 1er.TEN. MORENO - OM - ZONA DE MONTE KENT- Luego del ingreso a MLV son guiados bajo control radar para el lanzamiento de las bombas lo cual se hace sin novedad - en el regreso y transcurridos 5 minutos el radar informa movimiento de PAC que luego se va de la pantalla, informa un ECO con dirección al LINCE 3 que posteriormente desaparece y se supone un misil lanzado desde lateral DARWIN en esta ocasión se lanza CHAF y bengalas regresan S/N. - La tripulación considera que hace falta cobertura de M-III sobre el OM.

2°) OF.1276 - PUMA - 2 MK62 - 5 MK17 - CAP. FREIJO - 1er.TEN. PAGANO - 1er.TEN. HEREDIA - 1er.TEN. GEREZ - Posterior al ingreso son llevados a la zona del OM para el lanzamiento del armamento por el radar, MLV lo que se cumple sin novedad. - Cuando regresaban y a los 5 minutos de la salida se le informó que hay PAC a 25 NM. del PUMA 2 lo que desaparece a las 18 NM. a la altura de DARWIN, se lanza CHAF hasta que desaparece la información del radar, cuando se escucha una información similar pero para el LINCE 3 que le precedía se lanza también bengalas, regreso S/N. La tripulación considera que hace falta cobertura de M-III sobre el OM.

3°) OF.1277 - PIÑA - 4 M-5 - VCOM. VILLAR - CAP. DEMIERRE - 1er.TEN. ROMAN - 1er.TEN. MUSSO - El despegue se hizo por secciones y con FL 260 fueron guiados hasta 140 NM. por el radar de SJU - El contacto con LIMON (MLV) se realizó en alternativa y fueron guiados sobre tope, entre P1 y P3 hubo que ascender a FL 360 porque el tope de de nubes era más alto, en el P3 el radar ordenó viraje a R° 320° e indicó cuando se encontraban a 5 NM. del OM, se inició la picada para BOP en secciones lo que se hizo por instrumento y los numerales debieron separarse porque no lograron visualizarse- la primera sección lanzó 8 bombas, la segunda sección únicamente 6 ya que al N° 3 le quedaron 2 que fueron eyectadas una vez salido del OM - Se estima que el tiro fué efectivo porque hubo mucha seguridad en el radar -, luego del AOT la escuadrilla pudo reunirse sin novedad bajo el control del CIC MLV. - El radar comunicó el ruido de las explosiones de las bombas.

RESULTADOS.

7. Del estudio de las tareas cumplidas se extraen los siguientes porcentajes:

1°) MK62	Previstos	6	100%
a) No decolan		1	
b) Regresan por TEC.		--	--
c) Llegan al OM.		5	100%
d) Derribados		--	--

2°) M-5 -	Previstos	4	100%
a) No decolan		—	—
b) Regresan por TEC.		—	—
c) Llegan al OM.		4	100%
d) Derribados		—	—

DAÑOS CAUSADOS A LAS FUERZAS ENEMIGAS.

8. No es posible precisar el lugar del impacto de las bombas pero por información de MLV que proporciona E.A., las mismas habrían hecho impacto dentro de la zona que se requirió sea batida. El hecho que luego del AOT de los MK62, despegara una PAC por parte del enemigo lleva a considerar que hubo necesidad de cubrir la posibilidad de un nuevo empleo. Se considera puede haberse producido bajas de personal y daños a equipos sensibles.

BAJAS PROPIAS.

9. Sin novedad.

BALANCE.

10. Del análisis de las tareas se obtienen las siguientes conclusiones:

1°) Las tareas cumplidas en estas condiciones meteorológicas, que impiden el accionar de las PAC dan libertad de acción, son efectivas y se pueden obtener beneficios operativos.

2°) La falta de precisión, hasta ahora, de los misiles, contra aviones que operan con niveles mayores a FL 400, los cuales pueden visualizarse y llegar también el preaviso por parte del radar.

3°) No es necesario mantener una cobertura de M-III en condiciones meteorológicas de techos bajos y extensas capas nubosas con altos topes de nubes sobre FL 350.

4°) Poca precisión en el tiro con aviones M-5 ya que no pueden realizar corrección deriva para que las bombas no se vean afectadas por el viento.

5°) Esto se ve favorecido en el caso de los aviones MK62.

6°) Demora en la obtención del relevamiento por parte de E.A. porque los mismos no hacen uso de las comunicaciones debido a que son localizados por radiogoniometría y sufren el fuego de la artillería enemiga.

01-JUN-82

SITUACION.

1. Durante la tarde del 31-MAY se estuvo analizando la disposición de las FF.TT. y distribuyendo la documentación a las Unidades referente al apoyo de Fuego cercano en MLV.

2. A las 09:00 hos. se pide a Puerto Argentino que precise los lugares donde es necesario el apoyo solicitado y se prepara una operación con aviones MK62, los cuales serán trasladados de TRE a GAL, que operarán en las primeras horas del 01-JUN-

3. Para esta operación se emite la siguiente:

1°) OF.1273 - 3 MK62 - HUINCA - "D" MK17 - GAL - 03:59-OM-S.O. MONTE KENT-GAL - H.ARR. 06:30 -

OTROS MEDIOS QUE APOYAN A LAS OPERACIONES.

4. Se emite la Orden Fragmentaria para que se cumpla la siguiente tarea:

1°) OF.2258 - C-130H - TIZA - E y R - CRV - 08:53 - V (50° 00'S - 61° 00'W) - A (50° 48'S - 60° 20'W) - L (50° 30'S -60° 17'W)- B (50° 30'S - 59° 39'W) - No regresan -
CAP. MARTEL, CAP. KRAUSE - VCOM. MEISNER -
C.P. CARDONE - C.P. CANTESANO - S.P. LASTRA - S.A. ALBELOS -

2°) De acuerdo a la información obtenida el TIZA decola 06:30 y regresa por fallas - Nuevo DEP. 08:53 - Llega al punto V. a las 10:15 y continúa para A 10:25 - y a L 10:35 - S/N. Cuando se dirige al punto B - informa que volando a 10.000 Ft. el IFF.se enciende por10" - 6" - 7", se mantiene encendido, e informa "Estamos en emergencia" - Las comunicaciones se cortaron a las 14:43 y se estima como última posición 50° 29'S - 59° 55'W- La autonomía del avión venció a las 16:53 local - habiéndose adoptado las medidas del caso por la Sección de B y S - (Anexo 1).

SITUACION METEOROLOGICA.

5. Las condiciones de la zona Sur del país es la siguiente:

1°) Area del Continente: Sur de la patagonia y Tierra del Fuego - Un centro de alta presión situado al NO de MLV produce advección de aire húmedo sobre la costa central y Norte, con nubosidad baja y estratiforme - techos entre 100 y 300 Mts. - Lloviznas que reducen la visibilidad entre 3 y 8 Kms. - Vientos del sector E y NE entre 8 y 10 Kts.

2°) Area de Malvinas: El centro de alta presión mencionado produjo algunos bancos de Sc con techos entre 600 y 900 Mts., vientos variables intensidad 10 Kts. orientados en horas de la tarde del Sector NO.

COMPOSICION DE LAS ELLAS E INFORME SINTETICO DE LA MISION.

6. Del cumplimiento de las tareas ordenadas se obtiene el siguiente resúmen:

1°) OF.1273 - MK 62 - HUINCA - (1) - MY. CHEVALIER - 1er.TEN. LOZANO - (2) - CAP. BERTOLDI - 1er.TEN. REYES - (3) - CAP. GARCIA PUEBLA - 1er.TEN. SEGAT - Durante la navegación y desde el punto 1 debe regresar el N° 2, por TEC., el N° 3 lanza las bombas en el punto indicado observando cuatro explosiones atras del avión y en la zona del blanco, en el regreso y lateral DARWIN; 4 minutos después del OM. observan un misil que venía desde abajo y a la derecha se lanzan bengalas, tanques de puntera de plano y realizan viraje de escape. - Se siente luego un fuerte movimiento en el avión presumiblemente por explosión próxima al avión, sin consecuencias - Ingresan a GAL - S/N. - En el trayecto de ida al OM. lateral a Isla BOUNGANVILLE y a unas 20 NM. de la costa fueron observados 2 buques desconociéndose su rumbo, asimismo a la salida del OM., son informados en HF por el N° 2 que regresaba, de la presencia de 2 PAC en el area.No se tiene enlace en VHF con el radar MLV, ni CFAS en las frecuencias asignadas, se ignoran las causas . - La tripulación aclara que la demora en la hora de decolaje se debió a un cambio en el OM. asignado por CFAS. que una Sección debía atacar PUERTO DARWIN y posteriormente se modifica para el OM. señalado, y agregan a lo ya informado en las misiones 1260, 1269 y 1270 respecto al dificultoso ingreso formado al OM. y a muy baja altura, ya que se trabaja con estima, DOPPLER, siendo lo único seguro el radioaltímetro cuando funciona bien - ambas tripulaciones observaron explosiones sobre el terreno.

RESULTADOS.

7. La operación nocturna se cumplió sin inconvenientes desde el punto de vista de la defensa enemiga, aunque hay que destacar que las PAC comenzaron a actuar mucho más temprano que los días anteriores y por otro lado hubo ya disparos de misil a uno de los MK62 lo que lleva a deducir una situación de alerta por el enemigo para defensa.

8. No se puede evaluar el resultado del tiro porque no se tiene la seguridad de haber hecho impacto en el OM., pero se puede estimar que dada la zona que cubre el enemigo y la cantidad de material lanzado puede haber algún efecto.

BALANCE.

9. Del análisis de las tareas cumplidas se obtienen los siguientes porcentajes:

1°) MK62 -	Previstos	3	100%
a) No decolan		--	--
b) Regresan por TEC.		1	33,3%
c) Llegan al OM.		2	
d) Derribados		--	--
2°) KC-130 - E y R.	Previstos	1	100%
a) No decola		--	--
b) Llega al OM.		1	100%
c) Derribados		1	--

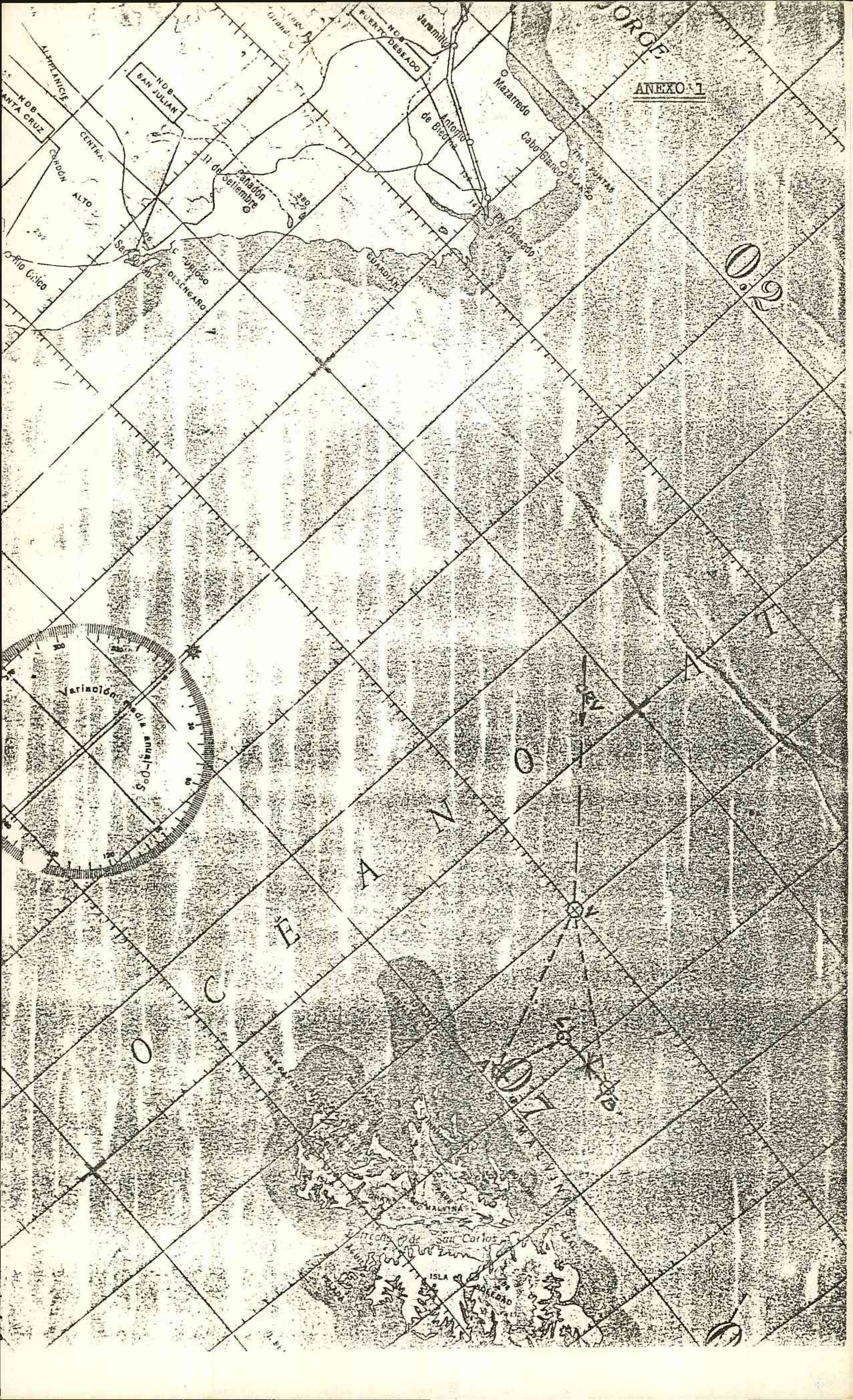
BAJAS CAUSADAS AL ENEMIGO.

10. Se estiman daños en equipos y bajas de personal.

BAJAS PROPIAS.

11. 1 Avión C-130 posiblemente derribado mientras cumplía tareas de E y R.

ANEXO 1


JORGE
NDB PUERTO DESEADO
Jaramillo
NDB SAN JULIAN
NDB SANTA CRUZ
ALTIPLANICIE CENTRAL
CAÑADON ALTO
Mazarredo
Antonio de Biedma
Cabo Blanco
TRES PUNTAS
11 de Setiembre
Cañadón
Deseado
GUARDIAN
CURIOSO
San Julián
Rio Chico
0.2
Variación media anual 9°
OCEANO ATLANTICO
MALVINAS
Estrecho de San Carlos
ISLA SOLEDAD

31-MAY-82

SITUACION.

1. Luego de la toma de DARWIN por el enemigo el día 29-MAY-12:00 hs., se ha producido una estabilización del frente Sur, no así hacia el Norte donde se observa gran movimiento de tropas y helicópteros cerca del cerro Bombilla.

2. Las FF.TT. están tratando de consolidar las líneas y se destacan grupos comandos con dirección general Oeste hacia la retaguardia del enemigo y a Puerto San Carlos.

3. Se mantendrá la presión al enemigo con ataques aéreos nocturnos sobre Puerto San Carlos con aviones MK 62, a su vez se intentaran obtener impactos redituables.

4. Se trasladó el día 3020:15-HS.-MAY- 4 MK 62 a GAL que realizarán la mencionada tarea.

5. Las previsiones de traslado de material a MLV con C-130 no se pueden cumplir por que el horario de ingreso de los mismos coincidió con la presencia de buques que realizan cañoneo sobre Puerto Argentino.

6. Se tratará de ubicar los posibles lugares donde puedan operar los aviones HARRIER en la Isla para la cual se realizarán vuelos con M-III para que si los mismos despegan se pueda localizar la Base.

7. Se emiten las siguientes Ordenes Fragmentarias:

1°) OF.1269 - 2 MK62 - CHARRUA - 4 MK17 - GAL - 04:10 - San Carlos - GAL - ARR. 06:23 -

2°) OF.1270 - 2 MK62 - ODIN - 4 MK17 - GAL - 04:14 - San Carlos - GAL - ARR. 06:29 -

3°) OF.1271 - 2 M-III- PITON - 2x 1.700- MATRA/MAGIC - COBERTURA - GAL - 06:10 - ARR. 06:15 -

4°) OF.1272 - 2 M-III- FLECHA - 2 MATRA 550 y 1 530 - GAL - 16:19 - DIVERSION - MLV - GAL - ARR. 17:52 -

8. A las 06:12 MLV informa que con motivo del ataque naval el radar está F/S, se mantiene el control con el radar de E.A., con la limitación que únicamente da la posición de las PAC cuando están muy cerca, esto es debido a que las comunicaciones no son alámbricas y por seguridad deben ser restringidas; durante la mañana se realizará la conexión correspondiente.

9. A las 09:55 hs. el Comandante comunica la posible ubicación de algunos elementos de la flota enemiga, por la disposición de las mismas es muy posible que pudieran haber desembarcado en la zona Sur próxima a Punta FITZ ROY.

10. Se nota un incremento de las PAC que se mantienen aparentemente a niveles elevados estimándose esto por el tiempo en que permanecen en vuelo.

OTROS MEDIOS QUE CONTRIBUYEN A LA OPERACION.

11. OF.2246 - E y R - C-130H - CRV 07:00 - ADO - PUNTOS R (50° 00'S - 62°00'W) - A (51° 06'S - 60° 33'W) - V (50° 30'S - 60° 50'W)- B - (50° 30'S - 60° 00'W) - R - CRV APR 15:30-S/N.

SITUACION METEOROLOGICA.

12. Area del Continente y Malvinas: Una masa de aire frío genera cielos pocos nubosos a despejados visibilidad superior a 20 KMS. - vientos débiles del sector Oeste, con incremento significativo y las condiciones meteorológicas son aptas para las operaciones aéreas - Temperatura oscila entre 1 y 6°C. No fue lo que encontró el Chamía y Odin.

CONSTITUCION DE LAS ELLAS E INFORME SINTETICO DE LAS TAREAS.

13. Del cumplimiento de las tareas se desprenden los siguientes resúmenes:

1°) OF.1269 - 2 MK62 - CHARRUA - CAP. PASTRAN - CAP. CASADO - ler. TEN. SPROVIERO - ler.TEN. MORENO - Antes de iniciar el descenso sobre MLV el N° 2 por perder al guía, con mala meteorología y el DOPPLER con deficiencias de marcación en distancia, regresó a GAL S/N. - El guía llega al OM. y observa un buque a la entrada del Brazo San Carlos y luces sobre el puerto, posiblemente buques o instalaciones - Efectúa el lanzamiento en el OM. previsto a 600 piés y a 400 Kts., sin apreciar el resultado en el mismo, regresando a GAL S/N. - El N° 2 eyectó tanques de puntera una vez consumido el combustible de estos - La meteorología en la zona 5/8 Sc y Ns con lluvias fuertes - El N° 1 observó instalaciones, con los fogonazos producidos por las bombas. - La tripulación reitera lo mencionado en la misión 1260 - TXT. N° 2257 GHO: 290510- Que se transcribe a continuación:
- Apreciación de la Tripulación: procedimiento no apto por no observarse el OM., en vuelo nocturno y a baja altura no brinda seguridad para la tripulación porque no se puede ver al otro avión con las luces apagadas.

2°) OF.1270 - 2 MK62 - ODIN - CAP. BREDESTON - CAP. CISCO - ler.TEN. MAUAD - ler.TEN. ACOSTA - OM. PUERTO DARWIN - Ambos aviones siguen el itinerario previsto encontrando mala meteorología en la zona, eyectaron los tanques de puntera de planos una vez consumidos, los pilotos vieron los fogonazos en la zona del blanco sin apreciar resultados regresando a GAL S/N.

La tripulación reitera lo mencionado en el TXT. Nº 2257 GHO: 290510-MAY-82. Transcripto en el inciso anterior.

3º) OF.1271 - 2 M-III - PITON - 2 MATRA 530 - GAL - 06:10 - COBERTURA - Sobre canal San Carlos - Transcurridos aproximadamente 00:05 minutos del decolaje fué suspendida la misma por Orden CFAS - Regreso S/N.-

4º) OF.1272 - 2 M-III - FLECHA - CAP. BALLESTEROS, CAP. ARNAU - Se cumplimentó la tarea de diversión S/N. - meteorología encontrada sobre MLV. 6/8 Sc, no se tuvo comunicación con CIC MLV - Regreso S/N.

RESULTADOS.

14. No se puede precisar exactamente el resultado de las operaciones nocturnas ya que los OM. no se visualizan y el procedimiento de acuerdo a lo destacado por las tripulaciones no favorece la precisión especialmente al numeral.

15. Se mantiene el procedimiento de eyectar los tanques de puntera de plano, se justifica esto cuando se realiza el tiro y en razón de la velocidad para el mismo, pero en el caso del CHARRUA 2 que regresó antes de comenzar el descenso los eyectó igual.

16. De las salidas de diversión no se cumplimentaron por tener el el radar de MLV fuera de servicio, por lo tanto no era apto realizar esa misión, hubo una demora en la decisión que llevó al DEP de la Sección de M-III - PITON. -

17. Desde el punto de vista de causar una presión al enemigo con la operación nocturna esta dió nuevamente resultado ya que los aviones no encuentran oposición, pero seria conveniente variar los OM. y las direcciones de entrada ya que si se repite puede tornarse riesgosa.

BALANCE.

18. Del análisis de las tareas cumplidas se obtienen los siguientes porcentajes:

1º) MK 62 -	Previstos	4	100%
a) No decolan		—	--
b) Llegan al OM.		3	75%
c) Regresan por TEC.		1	25%
d) Derribados		--	--

2°)	M-III -	previstos	4	100%
	a) No decolan		--	--
	b) Llegan al OM.		2	50%
	c) Regresan por Orden		2	50%
	d) Derribados		--	--
3°)	C-130 - E y R	previstos	1	100%
	a) Opera		1	100%

BAJAS CAUSADAS AL ENEMIGO.

19. Estimativamente pueden ser deterioro de equipos y bajas de personal.

BAJAS PROPIAS.

20. Sin novedad.

30-MAY-82

SITUACION.

1. A partir de las 22:00 horas del día 29 de Mayo comenzó la aproximación de 2 fragatas a Puerto Argentino y realizaron un cañoneo que dejó como saldo 8 Suboficiales heridos, los cuales fueron atendidos no siendo ninguno de gravedad.

2. Se recibe información de radiogoniometría sobre la ubicación de de diferentes buques que van hacia el Estrecho de San Carlos. A las 05:00 Hs. 30-MAY- Puerto Argentino comunica que a esa hora finaliza el cañoneo a que también estaba siendo sometida Bahía ZORRO - y 2 fragatas se dirigen hacia el Norte por el Estrecho.- Se le requiere que a través de Puerto HOWARD informen el pasaje de los mismos hacia el Brazo de San Carlos.

3. Se decide realizar la operación destinada a llevar un ataque contra el portaaviones INVINCIBLE, empleando para ello, 4 A-4C que realizaran 2 reabastecimientos, y ejecutaran desde la BAM GRA, una navegación por el Sur de MLV alejados aproximadamente unas 230 NM. y luego de realizar un REV junto con los Super Etendard se dirigirán hacia el punto del OM. - En función de que el radar del avión de la A.R.A. puede detectar al OM. a 20 NM. en forma efectiva para el tiro, los A-4C luego del disparo del EXOCET, se orientarán por la trayectoria del mismo para lograr la dirección final de tiro - Se apoyará la operación con 2 KC-130.

4. Se emiten las siguientes Ordenes Fragmentarias:

1°) OF.1268 - 5 A-4C - ZEUS "B" - C/ 2 REV - 3 BR - GRA - 12:43 - Ataque PAL (51° 38'S - 53° 038W) - ARR. GRA - 16:20 -

OTROS MEDIOS QUE CONTRIBUYEN A LA OPERACION.

5. Los medios que apoyan a la operación son:

1°) Sección "RANQUEL" - GAL - 11:25 - REV "A" entre (55° 50'S - 58° 00S) y "B" 54°55'S - 53° 30'W) - luego un REV estático en "C" (55° 00'S - 59° 00'W) - el RANQUEL 1 - ARR. GAL 17:00 y el RANQUEL 2 en CRV - 18:30 Hs. - Se reabastece a la Sección ALA (S.ETENDARD-A.R.A.) y ZEUS de A-4C. (ANEXO 1)

SITUACION METEOROLOGICA.

6. Una masa de aire frío cubre la parte Sur del país e Islas Malvinas genera tiempo bueno, cielos pocos nubosos, visibilidad superior a 20 Kms., y vientos del sector O con intensidad de 15 Kts. - La meteorología se presenta apta para la operación.

CONSTITUCION DE LAS ELLAS E INFORME SINTETICO DE LA MISION.

1°) OF. 1268 - 4 A-4C - ZONDA - ler.TEN. VAZQUEZ - ler.TEN. CASTILLO - ler.TEN. URETA - ALF. ISAAC - La navegación se realizó de acuerdo con lo previsto, luego del despegue fueron al REV, posteriormente se cumplió el descenso para P.1 inicial, determinado por OMEGA, realizaron un tramo de rasante de 125 NM. a una altura de 100 Fts. La formación de la Ella era en defensiva con una separación de 100 Mts., con buena meteorología lanzaron las bombas a 60 Ft., no fueron interceptados y la defensa aérea se hizo con cañones y misiles. El guía y el N° 2 fueron derribados antes que pudieran tirar al blanco - La salida fué rasante. - El N° 3 declara verbalmente que tiró haciendo buena puntería, el N° 4 en final de tiro fué sacudido por la onda expansiva provocada por las bombas del avión que le precedía estimando que su puntería fué incorrecta.

RESULTADOS.

7. De acuerdo con el informe el resultado de la tarea se estima bueno en cuanto al desarrollo de la misma y en su resultado, ya que todos los elementos funcionaron coordinadamente y hubo sorpresa en el ataque.

8. El porcentaje de aviones derribados es alto considerando que se perdió el 50% de la fuerza atacante propia, pero si se engloba a los dos SUPER ETENDARD, esta disminuye al 33,3%.

9. La posibilidad de una alerta temprana para el OM. atacado estaría dado, por el escape del SUPER ETENDARD que tal vez podría haber ascendido en el viraje de regreso y en la indicación que en VHF se hizo a la Ella sobre la correción de rumbo al blanco. El silencio de radio fué roto en esa oportunidad.

10. El misil EXOCET puede haberse adelantado a la Ella en aproximadamente 30 a 40" lo que permite suponer que al arribo de los aviones el blanco estuviese ya con un incendio que forma el humo negro - con que ya encontraron al portaaviones.

BALANCE.

11. Del cumplimiento de esta tarea se extraen los siguientes porcentajes:

1°) A-4C -	Aviones previstos	4	100%
a) No decolan		--	--"
b) Llegan al OM.		4	100%
c) Derribados		2	--

2°)	SUPER ETENDARD	Vuelos previstos	2	100%
	a) Llegan al OM		2	100%
	b) Derribados		--	—
3°)	KC-130 -	Vuelos previstos	2	100%
	a) Operan		2	100%

BAJAS CAUSADAS AL ENEMIGO.

12. Se estima haber producido graves daños a un portaaviónes de acuerdo a las declaraciones de los pilotos y la descripción que hacen del OM. atacado. El mismo tendría impacto de un EXOCET y al menos 3 de bombas BR de 250 Kgs.

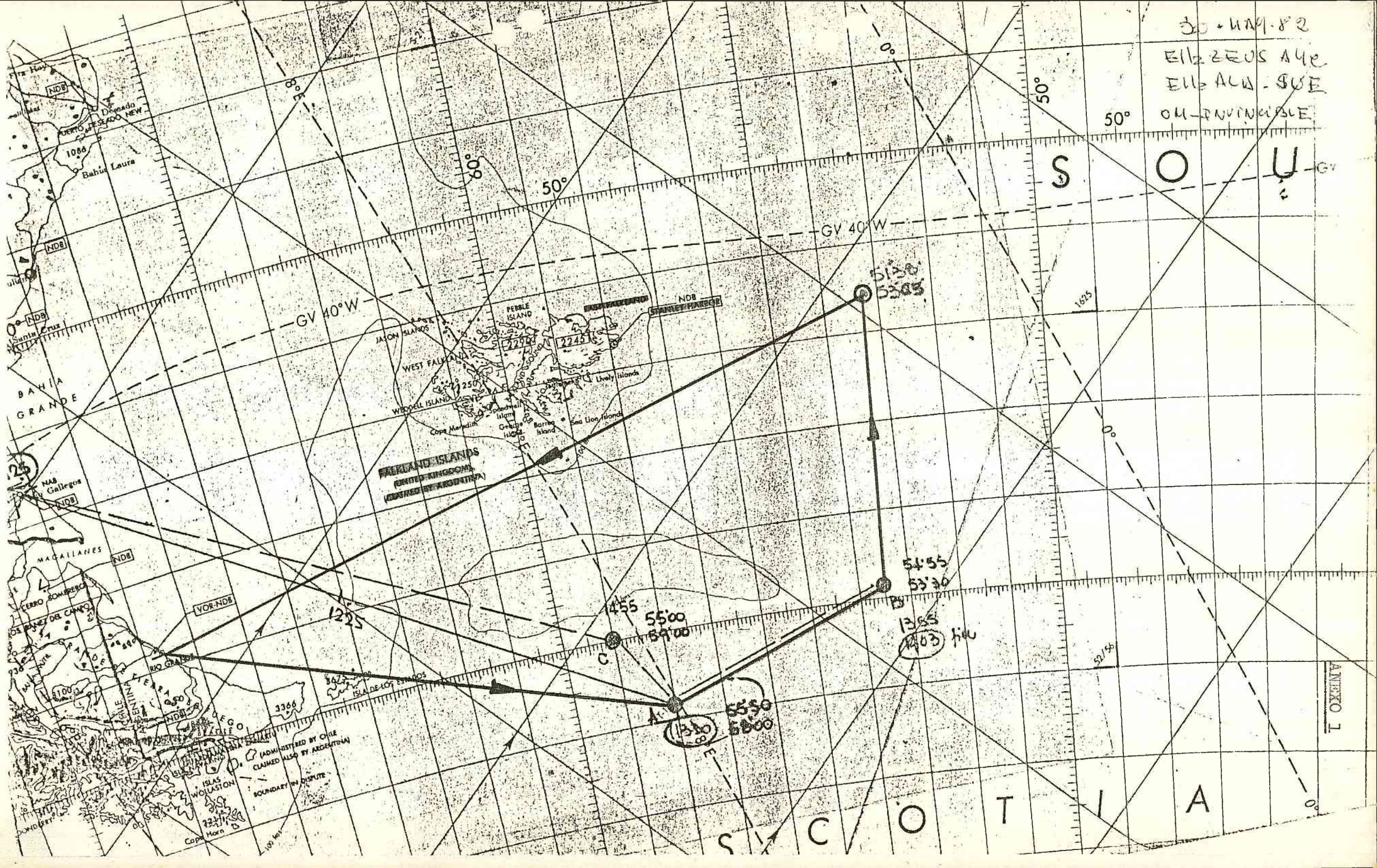
BAJAS PROPIAS.

13. Las bajas producidas en la Fuerza atacante propia son 2 aviones A-4C derribados en final de tiro.

14. Los aviones son derribados a una distancia entre 7/05NM. estimada por los pilotos lo que determina que únicamente se lanzaron 2 misiles y que la capacidad de reacción de la defensa fué muy marginal. Si el portaaviones es el INVINCIBLE está armado con misiles SEA DART, y que si bien su efectividad esta en alcances mayores que los mencionados, puede en muy cortas distancias con gran saturación de blancos y sin tiempo de recarga, disparar en forma simple, esto marca el tiempo en que fué derribado el guía y el N° 2.

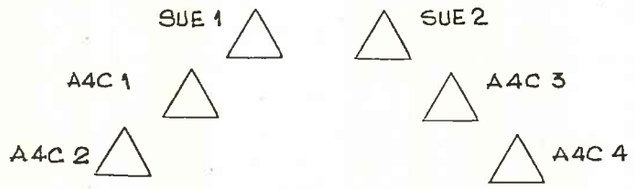
15. No se observó ningún otro buque en la proximidad del OM., ni fueron tampoco interceptados por aviones en alerta.

16. Se agrega como ANEXOS 2 y 3 Declaración 1er.TEN. URETA y ALF. ISAAC.


GV 40°W
50°
60°
70°
S O U
S C O T I A
BAHIA GRANDE
FALKLAND ISLANDS
(UNITED KINGDOM)
(CLAIMED BY ARGENTINA)
WEST FALKLAND
PEBBLE ISLAND
JASON ISLANDS
WEDDELL ISLAND
Lively Islands
Sea Lion Islands
Cape Meredith
Barren Island
Speedwell Islands
Jason Islands
STANLEY HARBOUR
NDB
VOR-NDB
Puerto Deseado
Bahia Laura
Santa Cruz
NAB Gallegos
MAGALLANES
CERRO BOMBERO
ISLA DE LOS ESTADOS
ISLAS WOLLASTON
Cape Horn
(ADMINISTERED BY CHILE
CLAIMED ALSO BY ARGENTINA)
BOUNDARY IN DISPUTE
5128
5305
54'55
53'30
14'55
55'00
59'00
55'50
58'00
1325
1225
1403 hPa
ANEXO 1

DECLARACION 1er.TEN. URETA (ZONDA 3)

1 - Aproximación con rumbo general 340°/ 350°, formando a los SUPER ETEN DAR, a 100 Fts. de altura y 420 Kts.



2 - Previo al lanzamiento del EXOCET los SUE hacen una corrección de rumbo por derecha quedando finalmente en el rumbo antes mencionado, y el SUE 2 adelantado respecto al SUE 1.

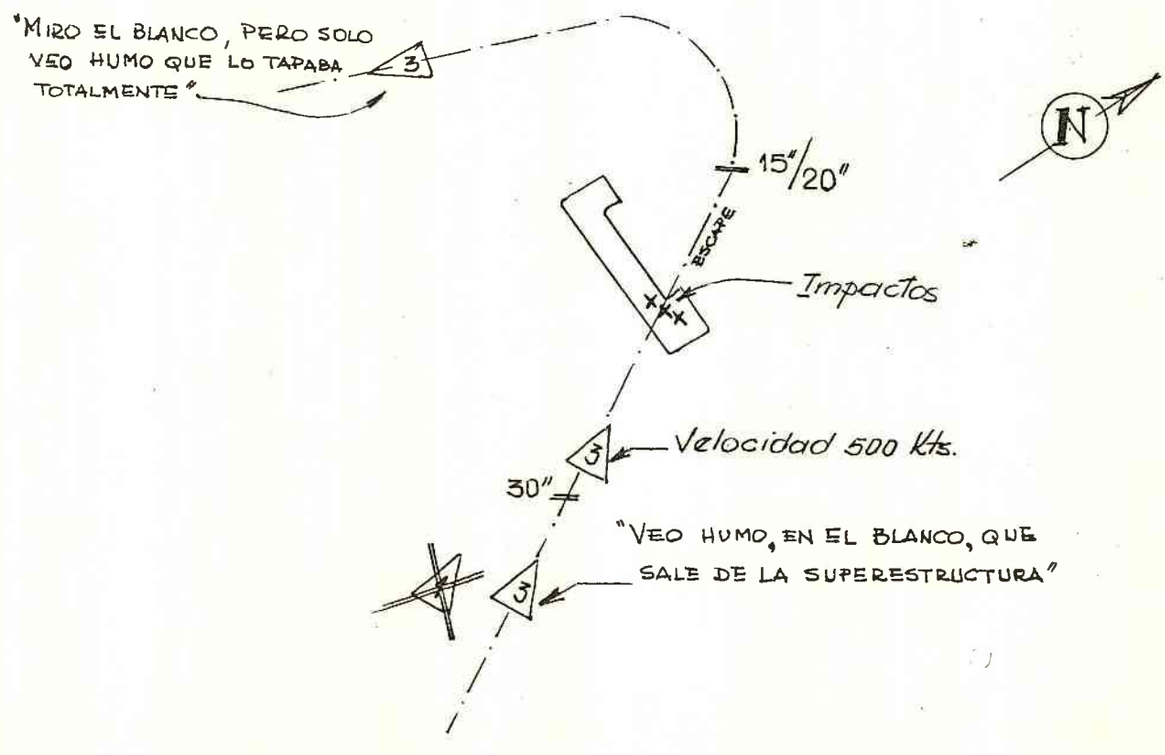
3 - Escucho que el SUE 1 indica la posición del blanco, a lo que pregunto "¿ Cuánto ?" y responde "20nm. en la proa".

4 - En ese momento doy potencia a pleno, y llamo al ZONDA 1, pero no me contesta, aunque lo tenía a la vista pues se venía acercando a mí, porque estabamos convergiendo al blanco.

5 - Una vez que estábamos a unos 30 mts. lateral entre el 1 y yo, puedo observar que se le vuela un pedazo del plano izquierdo y casi simultáneamente explota el motor, quedando el avión sin la mitad trasera y comienza a caer hacia la izquierda. Si bien no veo el preciso instante en que el avión pega contra el agua, tampoco vi eyección alguna, por lo que asumo que no lo hizo, ya que la baja altura que llevabamos no lo hubiera permitido.

6 - A partir de ese momento y con la vista en el blanco, sigo la aproximación y cuando estoy en distancia de cañones comienzo a disparar, pero solo salieron 2 disparos y cuando el piper de la mira comienza a subir en el blanco, aprieto el botón de las bombas.

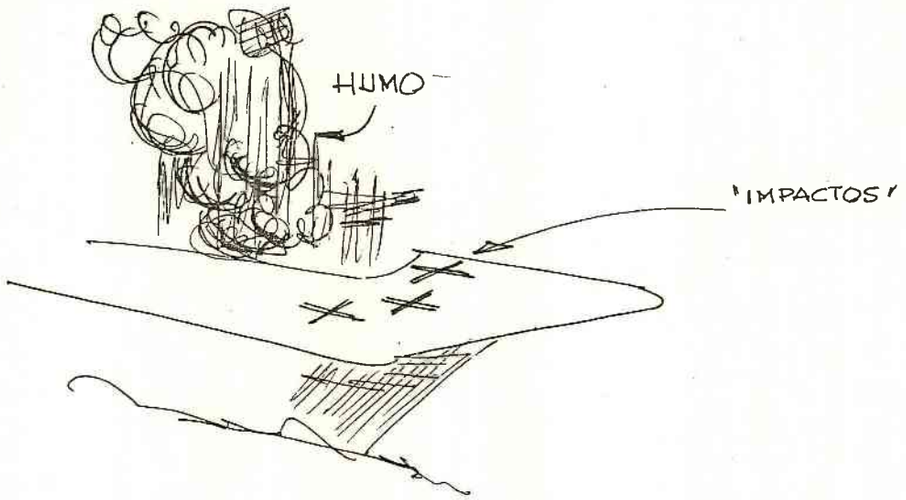
7 - Mi enfrentada al blanco fue de los 30° de la cola, pasando en definitiva por la mitad trasera del barco



8 - Al salir comienzo a llamar al Nº 2 y al Nº 4 quienes no contestan, por lo que asumo que volvía solo, pero luego alcanzo a ver por el espejo que a mi derecha venía formado uno, que al pasar a frecuencia del REV., compruebo que era el Nº 4.

9 - Luego del ARR., y recordando todo lo sucedido, determino que el barco citado es el Portaaviones Invincible, porque pude ver que la superestructura, del mismo, era alargada y sobre el borde derecho. Pude ver la parte playa de la pista y que la superestructura ocupaba gran parte del largo total del portaaviones.

10 - En la aproximación final vi que desde la parte media de la superestructura salía humo negro, bastante concentrado. Luego de la salida busco el blanco y solo veo en ese lugar una masa de humo que la tapaba totalmente



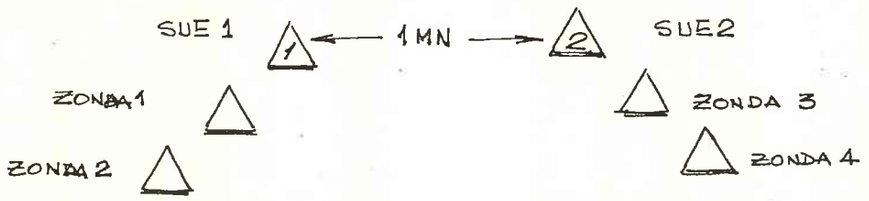
-VISTA EN LA FINAL DE TIRO-

- NOTA:

No ví en ningún momento otros barcos que lo pudiera escoltar. Hacia mi izquierda estoy seguro que no había por que mi visión estaba dirigida en especial hacia ese lado, mientras que a la derecha no miré en ningún momento.

DECLARACION ALF. ISAAC -(ZONDA 4)

1 - Finalizo REV - momento en el que el ZONDA 1 y 2 le forman al ALA 1 (a la izquierda) y el ZONDA 3 y 4 le forman al ALA 2 a la derecha, siguiendo la navegación en la siguiente formación.



2 - El rumbo aproximado final de ataque entre el Punto Inicial y el OM. a 330° y la formación fué siempre la misma.

3 - Comienza el descenso aprox. 140 NM. antes del OM. - El resto de la navegación es rasante.

4 - 50 NM. antes del OM. los 2 Super Etendard levantan de acuerdo a lo previsto y vuelven a bajar - Los 4 A-4C siguen rasante.

5 - A las 40 NM. antes vuelven a levantar y bajar - 30 NM. antes sucede lo mismo.

6 - 20 NM. antes levantan y me fijo en el de la izquierda que llevaba el EXOCET y veo el lanzamiento - El misil sube un poco, baja, y luego se pone rasante y sigue al frente.

7 - Los 2 SUPER ETENDARD rompen por izquierda y los A-4C seguimos al frente.

8 - Aproximadamente 1 minuto después divisamos una silueta muy grande, y con la superestructura muy alta y desplazada hacia un costado (me quedó grabado la silueta típica del portaaviones).

9 - Los 4 aviones nos dirigimos hacia el frente en forma convergente. A medida que nos acercamos comienza a salir humo negro.

10 - Aproximadamente a 7/10 NM. (50" antes del OM.), veo a mi izquierda que un A-4C explotó y se produce una bola naranja - Después se constató que sería el N° 1.

11 - Comienzo a mover mi avión durante la aproximación para evitar ser blanco de proyectiles enemigos.

12 - Cuando estaba a unos 10" del OM. explotó a mi izquierda, pero mucho mas cerca otro A-4C (que luego se constató que era el N° 2).

13 - Ya a esta distancia solo se ve la parte superior de la superestructura y el resto es solo humo.

14 - Tomando como referencia la parte superior de la superestructura y con la mira sobre el centro del humo efectúo el lanzamiento, que de acuerdo al avance y a la posición en la que vi el PAL en todo momento el tiro fue longitudinal.

15 - Paso por la derecha de la torre luego del disparo.

16 - Continúo un poco y coloco viraje a la izquierda rasante, ya lateral al buque (aprox. 4NM.) y en viraje miro el OM. y veo únicamente humo negro.

17 - En ningún momento vi fuego.

18 - No fuimos interceptados por PAC.

19 - Los impactos sobre los A-4C fueron con seguridad con misiles.

20 - No vi ninguna otra embarcación más que la descripta.

21 - Se efectuó REV al regreso -

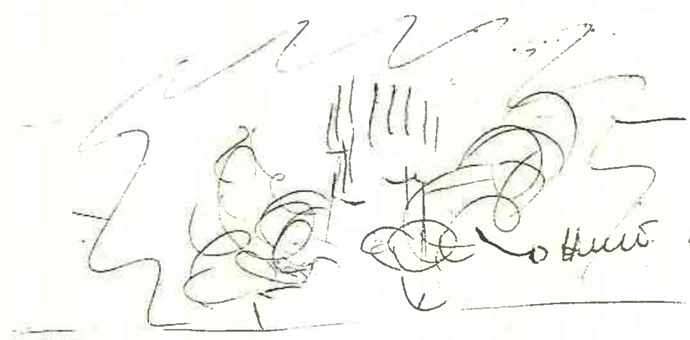
22 - Efectué disparos con cañones.

23 - Efectuó el enemigo disparo con cañones.

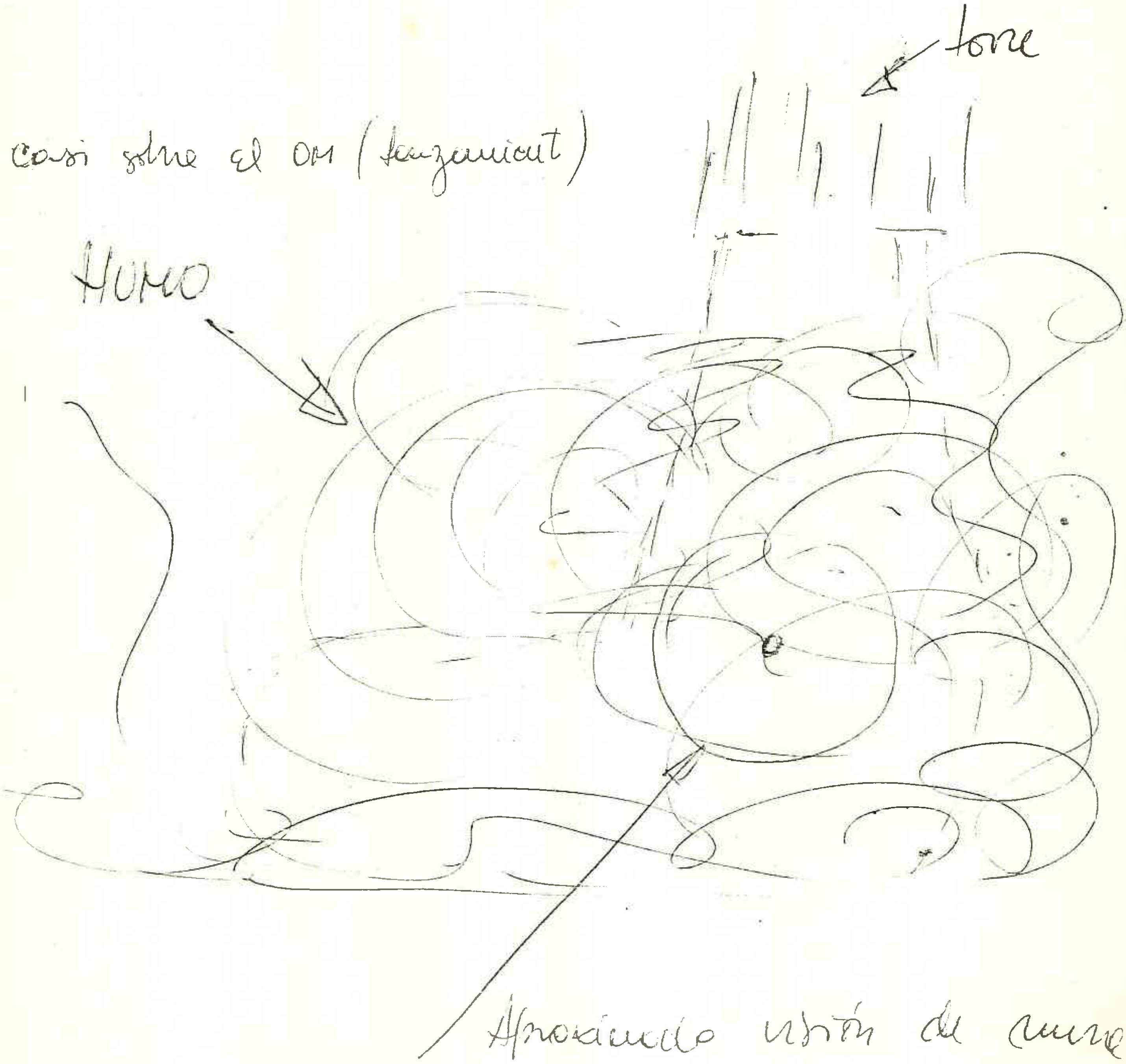
Visión del OM

(1) A unas 15 NM

(2) A unas 7 NM



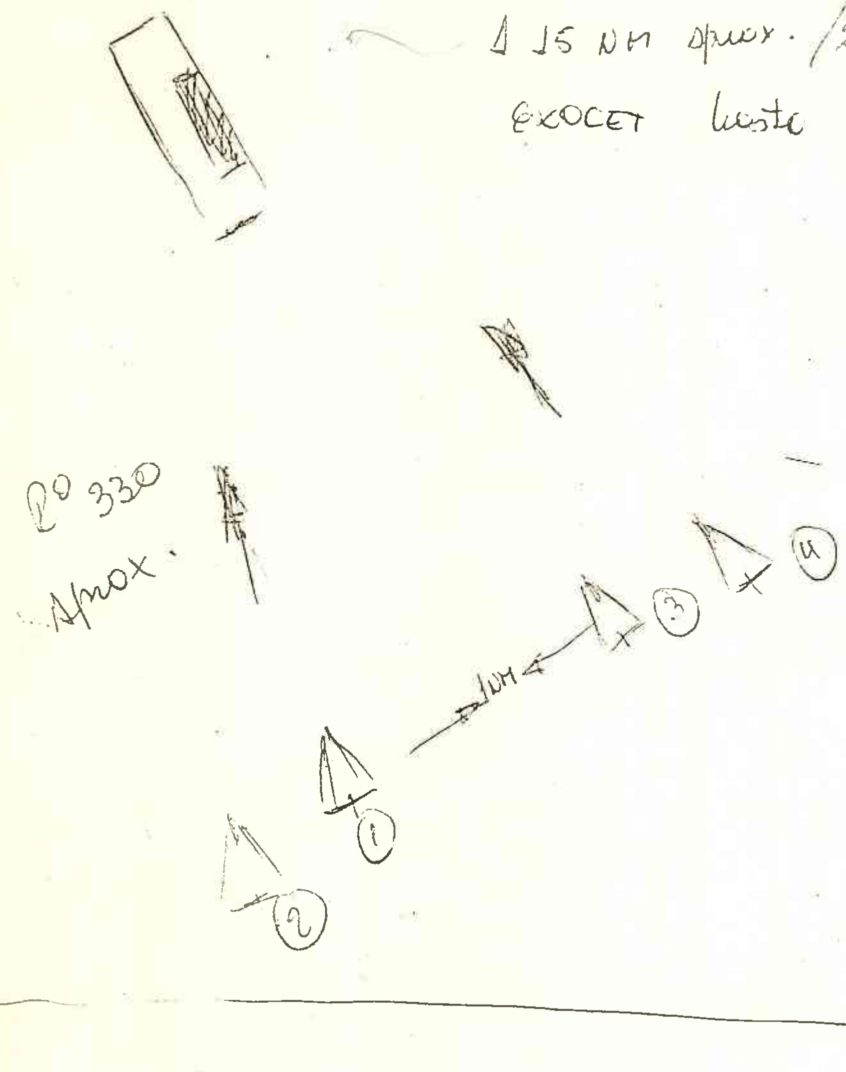
(3) casi sobre el OM (lanzamiento)



Aproximada visión de nuestra sobre el OM_ El fondo de nubes es sólo HUMO - La referencia de tiro es la parte superior de la superestructura _ el tiro es longitudinal.

NORTE

∆ 15 NM aprox. / 20 NM desde el disparo del EXOCET hasta tener al CA a la vista.



29-MAY-82

SITUACION.

1. El día 28 de Mayo de 1982 a partir de las 16:00 horas se recibe comunicación de Puerto DARWIN por la cual se informa el incremento de la actividad del enemigo, este en horas de la mañana había sido rechazado pero a esa hora practicamente estaba en poder del AD de DARWIN.

2. El personal de la BAM CONDOR se replegó hacia la localidad de GOOSE GREEN y a la cual se lleva en un helicóptero 160 paracaidistas.

3. A partir de las 15:00 se realizan vuelos de C-130 para llevar apoyo y recuperar tripulantes.

4. Se prevé realizar un ataque nocturno con aviones MK 62 a la zona de San Carlos, el mismo se realiza a las 02:08 S/N.

5. A las primeras horas del día 29 06:30 hs. se recibe requerimiento de apoyo de fuego cercano, pero esta tarea es cancelada por pedido de MLV en función de ser riesgosa para el personal de F.A.A. destacado en la zona.

6. 06:30 llega información sobre la posición del PAL, se prepara un ataque combinado con S.Etendard, la operación se reduce a un alejamiento por el S de MLV y REV de 4 A-4C que atacarían el PAL luego de ser ubicado y disparado el misil EXOCET. El horario de DEP. de GRA debe ser a las 14:30 y la operación se apoya en los 2 KC-130 - Al fallar uno de ellos por TEC. se suspende la operación con A-4C - Se mantiene el S.ETENDARD pero a las 14:45 es suspendida por estimar A.R.A. que había problemas con el KC-130.

7. La situación en DARWIN es cada vez más comprometida y se recibe la información que ya estaría parlamentando en la BAM CONDOR.

8. Para mantener la acción se decide realizar tareas de ROF, AFC, y tareas de diversión. Se emiten las siguientes Ordenes Fragmentarias:

1°) OF.1260 - 2 MK 62 - CHARRUA - 4 MK17 - GAL - ESTRECHO SAN CARLOS - GAL - 03:30 -

2°) OF.1262 - 3 A-4C - ZEUS - 3 BRP - SJU - traslado a GRA - H.DEP. - H.ARR. - ANULADA -

3°) OF.1269 - 3 M-5 - PUMA - 2 BRP - AOT SJU - 13:42 - OM. - SJU - H. ARR. -

4°) OF.1264 - 2 M-5 - PATRIA - 2 BRP - SJU - 10:09 - AFC - DARWIN - SJU - 10:19 - Se ordena el ARR.

5°) OF.1265 - 3 IA.58 - MAYO - 3 NAP - SCZ - 12:35 - DARWIN - PUERTO ARGENTINO 14:05 -

6°) OF.1266 - 2 M-5 - ÑANDU - 2 BR - GRA - 11:50 PUERTO SAN CARLOS - GRA - H.ARR. 13:20 -

7°) OF.1267 - 2 A-4B - ORO - 3 BRP - GAL - 12:10 - SAN CARLOS - GAL - H.ARR. 14:44 -

8°) OF.1270 - 2 M-5 - LEON - 2 BRP - SJU - 13:47 - AFC - SJU - H.ARR.

OTROS MEDIOS QUE APOYAN A LA OPERACION.

9. Son los que se detallan a continuación y cumplen las siguientes tareas:

1°) OF.2240 - C-130H - CRV 07:20 - Z Búsqueda - CRV -H.ARR.12:20 -

2°) KC-130 - CALQUIN - CRV 09:00 - PCRA (Punto de Control REV.) - GAL - 13:35 -

3°) KC-130 - PULQUI - GAL 15:15 - PCRA - CRV 17:20 - para apoyo operación A-4C y S. Etendard -

SITUACION METEOROLOGICA.

10. La evolución de la situación meteorológica se detalla a continuación.

1°) Area del Continente: Frente frío casi estacionario sobre TRE producía cielo cubierto con precipitaciones (8/8 As Ns 1000/1500 mts) visibilidad entre 8 a 10 kms. vientos variables intensidad 5/8 kts- Sur de Chubut, Santa Cruz y Tierra del Fuego - Una cuña de alta presión produjo cielo claro con algunos Ci Cs - visibilidad superior a 20 kms y vientos del sector SO 10/15Kts.

2°) Area de Malvinas: Frente frío que paso entre las 06:00 a 07:00 horas, produjo cielo cubierto con nubosidad media y alta, estratiforme y algunas neblinas que redujeron la visibilidad entre 3 a 5 kms. El pasaje del frente determinó el mejoramiento de las condiciones en cuanto a techos y visibilidad y nubosidad quebrada. Formación de Cu que se desarrollaron durante el día

CONSTITUCION DE LAS ELLAS E INFORME SINTETICO DE LA MISION.

1°) OF.1260 - CHARRUA - 2 MK 62 - OM. BRAZO SAN CARLOS - CAP.MARTINEZ VILLADA, ler.TEN PAGANO, ler.TEN. RIVOLIER, ler.TEN.ANDINO -El itinerario se cumplió de acuerdo a la Orden Fragmentaria, al ingresar al Estrecho de San Carlos y próximo al brazo San Carlos, un grueso manto de niebla cubría el objetivo impidiendo visualizar el area, en consecuencia el lanzamiento se realiza por DOPPLER, a 700/800 Ft de altura, y a una velocidad de 400 Kts. El numeral observó 8 relámpagos correspondientes a las bombas lanzadas- La meteorología en el OM. no coincide con la suministrada - La tripulación aprecia que el procedimiento no es apto ya que no puede visualizarse el OM., en vuelo nocturno y a baja altura no brinda seguridad a la tripulación porque como el avión guía debe apagar las luces no puede ser visto por el numeral-No se observó fuego de AAa. - Regreso S/N.

2°) OF.1264 - PATRIA - 2 M-5 - CAP. DIMEGLIO - ler.TEN.ROMAN - Se les ordena el ARR. por que la misión se anula - No se había delimitado la zona en DARWIN donde debían realizar el ataque.

3°) OF.1265 - MAYO - 3 IA.58 - ler.TEN.AYERDI, ALF.LA TORRE - ALF. HUB. - Se realizó la navegación sin problemas y por información de MLV realizaron ataque en zona de DARWIN.

4°) OF.1266 - ÑANDU - 2 M-5 - CAP. MIR GONZALEZ - TEN. BERNHARDT - La sección realizó la navegación con apoyo de un avión LEAR, ubicó el punto inicial y realizaron 100 NM. de vuelo razante,en la zona del OM. no avistaron buques, no vió ningún tipo de defensa, pero estima que en las estribaciones montañosas de la Bahía San Carlos hay misiles instalados en tierra, no se lanzó las bombas, por no encontrarse ningún OM. - A la salida del estrecho San Carlos y en el horizonte al N le pareció distinguir la silueta de un buque muy grande, fueron interceptados y a la salida perdió contacto radial con el N° 2 estimando la posibilidad que fuera alcanzado por un misil SA - No se detectó ni defensa aérea ni caza interceptora.

5°) OF.1263 - PUMA - 3 - M-5 - CAP. DELLEPIANE - TEN. CALLEJOS - CAP. DEMIERRE - Encontrándose la Ella al Norte Isla BORBON, entre Bahía Elefante y estrecho San Carlos, en vuelo rasante sobre el mar el Jefe de Ella vió salir de una nube a su derecha a 2 HARRIER, que se dirigen a su Ella, los mismos estaban a 3.000 mts. aproximadamente por lo que el guía ordena eyección de cargas y viraje por la izquierda, lo que se hace con post. - combustión ganando máxima velocidad, siempre rasante a los 30° de giro el 1 vió 2 impactos en el agua apreciando que eran misiles. La Ella continuó el escape rasante a 1,2 MACH hasta Islas Salvajes- no se observaron buques - Las condiciones meteorológicas 6/8 Cu con precipitaciones aisladas - No se llegó al OM.

6°) OF.1267 - ORO - 2 A-4B - CAP. BERGAMASCHI, ALF. BARRIONUEVO, la sección siguó la navegación prevista hasta Isla Pelada y luego al OM. primario y de alternativa, no se visualizó buques enemigos en Bahía Ruiz PUENTE y brazo que comunica a DARWIN, como así también el brazo San Carlos, Pto.Hospital y Puerto San Carlos, continuando la navegación hasta ensenada del NO girando hacia la izquierda y al alcanzar el Norte de la Isla Gran Malvina, el N° 2 parece observan un buque en la posición (sobre cartas MLV 1: 500.000) - 51° 00'S - 59° 00'W - B2 de la grilla, al que no se ataca por falta de combustible suficiente como para llegar a GAL, regresando S/N. - En la ruta y a 150 NM. del OM. la meteorología esta compuesta de chaparrones y lluvias aisladas sobre Isla Gran Malvina y precipitaciones lateral a DARWIN- como agregado se indica que en el regreso en la posición de la grilla para 51° 08' /59° 00'S - se visualizó una balsa salvavidas en J-10.

7°) OF.1270 - LEON - 2 M-5 - 1er.TEN. ROMAN - TEN.AGUIRRE - Habiendo logrado el vuelo rasante 3 minutos después de sobrepasar Islas Los Salvajes y en la misma frecuencia de la Ella PUMA, el guía recibe que uno de los numerales de PUMA sale al cruce avisando de algo pero sin poder precisar que era. El Numeral solicita saber que pasa y que procedimiento debía seguir, en virtud de ello el Jefe de Ella ordena mantenerse atento en la frecuencia y continuar la navegación como estaba previsto - A los pocos segundos el N° 3 de PUMA informa que han sido interceptado por una PAC. El Jefe de Ella asume que la situación de los PUMAS es difícil y que harían maniobras de escape, inician viraje por la izquierda de 180°, rasante, aplicando post combustión con R° a San Julián, en esta situación el guía decide largar las bombas en forma normal, el numeral indica que la misma explotaron perfectamente en el agua - La meteorología no está de acuerdo con la facilitada ya que se encontró con 7 de Cu a 300 mts. con la visibilidad reducida en algunos momentos por lluvias lo que dificultaba ver incluso las Islas o el terreno.

RESULTADO.

11. Las operaciones no fueron redituables para la FAS ya que de todo lo planificado un porcentaje significativo se va a anular por errores de coordinación y por fallas del material KC-130.

12. Prácticamente no hubo actividad de PAC en MLV, pero en las tareas de ROF los aviones que fueron a atacar blancos de circunstancias fueron interceptados por Harrier situados en la zona de espera o sea a la salida de la boca Norte del estrecho de San Carlos. Es factible que los mismos aviones hayan derribado al ÑANDU 2 a la salida del OM.

13. El bombardeo nocturno sigue siendo eficaz desde el punto de vista de la sorpresa ya que los aviones no tienen ninguna oposición durante el ataque- Pero evidentemente todavía hay dificultades para una buena puntería en el OM.

14. Vuelve a surgir el problema de coordinación para el uso del KC-130 con la Armada ya que con la finalidad de no crearles problemas en su operación se ha llegado a modificar empleos ya coordinados y en el momento de concretar toda la operación deciden no usar el reabastecedor.

15. Los porcentajes correspondientes a las tareas que se ordenaron son los siguientes:

1°) MK62 -	previstos	2	100%
a) No decolan		—	—
b) Regresan por TEC.		—	—
c) Regresan por Orden		—	—
d) Llegan al OM.		2	100%
e) Derribados		—	—

2°) M-5 (SJU) -	Previstos	7	100%
a) No decolan		--	--
b) Regresan por TEC.		--	--
c) Regresan por Orden		2	28,5%
d) Llegan al OM.		--	--
e) No llegan al OM.		5	71,5%
f) Derribados		1	--
3°) M-5 (GRA)	Previstos	2	100%
a) Llegan al OM.		2	100%
b) Derribados		1	--
4°) A-4B	Previstos	2	100%
a) Llegan al OM.		2	100%
5°) I.A.58	Previstos	3	100%
a) Llegan al OM.		3	100%

16. El porcentaje general de la operación es el que se detalla a continuación:

1°) Aviones previstos	16	100%
2°) No decolan	--	--
3°) Regresan por TEC.	--	--
4°) Regresan por Orden	2	12,5%
5°) Llegan al OM.	9	56%
6°) No llegan al OM.	5	31,5%
7°) Derribados	1	--

CONCLUSIONES.

17. En la planificación de las operaciones tratar de cubrir al máximo la posibilidad de como en las coordinaciones a realizar, un AFC a MLV se hacia con amplias referencias geográficas cuando deben ser bien detalladas con una cartografía adecuada y con la señalización de propia tropa para evitar tirar sobre la misma.

18. Es factible que la ausencia de buques en la zona del Estrecho y Puerto San Carlos se deba a que las mismos se hayan reunido para realizar tareas de descarga de material y personal que traería el Q. ELIZABETH.

19. En lo posible que las tripulaciones de MK62 puedan adoptar un método para ajustar más la zona del OM. en base al uso del DOPPLER.

20. Dejar establecido con la Armada un procedimiento para que los requerimientos que hagan no vayan a dificultar o complicar una operación ya concebida.

28-MAY-82

SITUACION.

1. A partir de las 06:00 de la mañana comienza un nuevo ataque por parte de las FF.TT del enemigo sobre la zona de DARWIN. Se ha destacado también el apoyo naval para esta operación las cuales someten a la defensa a intenso cañoneo desde ambas Bahías N y S de la BAM.CONDOR.

2. No existe una intensa actividad de PAC en la zona. Se preve realizar apoyo de fuego cercano con IA.58 desde SCZ y recuperación en Puerto Argentino para nuevos empleos y también ataques a las Unidades navales con aviones M-5 y A-4B.

3. La Armada solicita la previsión del KC-130 para reabastecer a los Super Etandardt que tratarán de realizar un nuevo ataque a el PAL.

4. La meteorología no es totalmente favorable para la operación aérea.

5. Se emiten las siguientes Ordenes Fragmentarias:

1°) OF.1253 - 3 A-4C - TORO - "C" 3 BRP - SJU - 13:22 - DARWIN - SJU - ARR. 15:30.

2°) OF.1254 - 3 A-4B - CUÑA - "C" 3 BRP - AON - GAL 11:35 - PUERTO DARWIN - GAL - ARR. 14:12

3°) OF.1256 - 4 M-5 -POKER - 2 X 1.700 - 2 BR - GRA 10:58 -PUERTO DARWIN - GRA - ARR. 12:40

4°) OF.1257 - 3 IA.58-FIERRO- 2 X 310 - 3 X 250 Kgs. NAP. - SCZ - 1118 - DARWIN - PUERTO ARGENTINO - ARR.13:45

5°) OF.1258 - 3 A-4B - NENE - 3 BRP - GAL - 11:36 - PUERTO DARWIN- GAL - ARR. 14:26

6°) OF.1259 - 3 A-4C -CHISPA- "C" 3 BRP - SJU - 13:24 - OM - SJU - ARR. CHISPA 1 - 13:59 - CHISPA 2 y 3 15:30

OTROS MEDIOS QUE CONTRIBUYEN A LA OPERACION.

6. Son aquellos que realizan Exploración y reconocimiento y Reabastecimiento aéreo los cuales cumplieron las siguientes tareas:

1°) 1 KC-130 - SALTA 1 - CRV 10:00 PCRA (Punto Control de REV.) (53° 00 - 65° 00 - ARR. CRV 17:00 -

2°) 1 KC-130 - SALTA 2 - SCZ 11:00 - PCRA - GAL - 13:10 -Con ambos aviones reabastecen las siguientes Ellas: CUÑA - NENE - COLA - (A-4Q)

3°) KC-130 - JUJUY 1 - GAL - 14:10 PCRA 50° 00S 65° 30' O - GAL - 16:40 - donde reabastecen TERO y CHISPA.

4°) OF.2223 - Exp. y Rec. - C-130H - LOCO - CRV - PE - CRV -

SITUACION METEOROLOGICA.

7. La evolución de la meteorología en el Teatro de Operaciones es la siguiente:

1°) Area del Continente: Chubut y Norte de Santa Cruz - Una vaguada de superficie afecta a la zona produciendo nubosidad media y alta estratiforme que se mantuvo durante todo el día - Vientos del Sector O y NO intensidad 25 Kts. , visibilidad superior a los 20 Kms. - Sur de Santa Cruz y Tierra del Fuego, un frente frío asociado a una baja de 985 mb que se desplazó de NO al SE afectó con precipitaciones en las primeras horas, nubosidad media y baja estratiforme, techos de 200 ó 300 mts., esta situación mejoró rápidamente hacia el mediodía manteniéndose luego cielo claro a poco nuboso - Vientos suaves del SO durante las primeras horas, rotando hacia el NO con aumento de la intensidad a 30/35 Kts. en horas de la tarde - Visibilidad entre 4 y 10 Kms.

2°) Area de Malvinas: Un centro de baja presión sobre MLV produjo en las primeras horas y hasta las 14:00 hs. la siguiente situación: viento 360° a 330° intensidad 15 a 25 Kts., visibilidad entre 300 a 5 Kms. reducida por bancos de niebla y lloviznas, 8/8 St, Ns y Sc. T° entre 6 y 9°C, estas condiciones varían a partir de las 13:oo hs. por el pasaje de un frente frío que produce techos de 300 a 600 mts. visibilidad superior a 5 Km. y vientos del SO de 20 a 30 Kts.

CONSTITUCION DE LAS ELLAS E INFORME SINTETICO DE LA MISION.

8. De acuerdo a las tareas cumplidas y los informes de las mismas se obtienen los siguientes resúmenes:

1°) OF.1253 - 3 A-4C - TORO - CAP.CAFFARATTI, ALF.ISAAC, 1er.TEN. CASTILLO - La navegación se cumplió sin problemas salvo por un error de coordenadas del blanco pasadas en el punto inicial por el retransmisor en forma invertida, se le pidió que confirmara, esto llevó de 3 a 4 minutos lo que se hizo en vuelo rasante y con muchas comunicaciones. Toda la Ella sobrevoló la zona del OM sin observar buques - Al colocar rumbo de escape 280° el guía observó un barco grande de color blanco con por lo menos 8 cruces rojas, que se desplazaba con rumbo Norte a no más de 10 nudos de velocidad en la posición 50° 35'S - 59° 35'O - Esta novedad le fue pasada al retransmisor quien ordenó que la Ella fuera nuevamente a REV. y luego se dirigieran al OM., el guía controló el oxígeno de los numerales y decidió que el 2 y 3 continuaron con la tarea y que los CHISPAS 1 y 2 que volvieron también a REV. regresaran al aterrizaje junto con el TORO 1 por no disponer de más que de 1 litro de oxígeno.

2º) OF.1254 - 3 A-4B - CUÑA - CAP.VARELA - ALF.MORONI - TEN. ROCA- OF.1258 - VCOM.DUBOURG - ALF.VAZQUEZ - TEN.CERVERA - Blanco objetivo naval en Bahía Ruíz PUENTE - Las escuadrillas decolaron de GAL 11:30 Hs., 70NM. antes de las Islas regresa el Nº 3 por problemas de trasvase de tanques exteriores - ARR en GAL 14:26 luego del REV. ambas Escuadrillas continúan a Isla Jorge y al OM. Sobrevuelan la Bahía Ruiz Puente sin encontrar los objetivos previstos, la meteorología en la zona, niebla, nubes bajas y lloviznas - regresan a GAL - Ella CUÑA - ARR.13:49 - Ella NE NE - 14:22 - S/N.

3º) OF.1256 - 4 M-5 - POKER - CAP.MAFFEIS, 1er.TEN.RATTI, MY.MARTINEZ, CAP. JANNETT - Con radial de salida 062 ascienden a FL 230 a 100, 150 NM. de GRA comienza una capa de nubes medias que luego se hace 8/8, esta se quiebran a 70 NM. de MLV, pero en proximidad de las Islas nubes a 8/8 con 500 Mts. de visibilidad y techos de 100 a 150 piés. En VHF escucho de DARWIN que despegó un posible helicóptero que se encontró luego con 2 SEA LINX y que derribó a uno de ellos. El guiado sobre el punto inicial fué hecho por un avión LEAR JET realizandose 50 NM. rasante con una formación lineal de 50 Mts. entre aviones.- No se avistó el OM., no hubo defensa aérea y no hubo lanzamiento de bombas. - Observaciones:en Bahía abrigo un caserío con aparente pista de ARR. en su laterial.

4º) OF.1257 - 3 IA.58 - FIERRO - 1er.TEN.MARTINEZ CHAVEZ, ALF.GALVAN, ALF.MANZUR - Navegación SCZ - DARWIN - Puerto Argentino - OM. AOT. zona de Puerto DARWIN con NAPALM - No se pudo hacer enlace con DARWIN y el armamento fué lanzado en el mar - ARR. PUERTO ARGENTINO - 13:45.

5º) OF.1259 - 3 A-4C - CHISPA - 1er.TEN. VAZQUEZ, TEN.ZATTARA, TEN. PAREDI - El guía regresa por caída de la bomba al selectar el panel de armamento . Cuando se encontraban a 20 minutos del retransmisor se comunican con el mismo, y a los 10 minutos de este enlace reciben las coordenadas del OM - como estaban volando a 30 - 40 segundos de la Ella TORO el Jefe de la misma se da cuenta del error de posición dada por el retransmisor y pide su verificación lo que ocurre 3 ó 4 minutos más tarde. Se llega a la zona del OM., se la sobrevuela, pero no se encuentra ningún buque al hacer escape con Rº 360º y a 50NM. de este punto vieron un buque hospital por lo que el TORO 1 ordenó no disparar sobre el mismo - El retransmisor ordenó luego dirigirse a el KC-130 para REV. y luego reemprender la misión pero el TORO 1 y los CHISPAS 1 y 2 regresaron a la Base por oxígeno - TORO 2 y 3 se dirigen al REV - en el buque no se detectaron ningún tipo de antena.

RESULTADOS.

9. Del análisis de las tareas se logró determinar que la efectividad de las operaciones no han sido buenas, siendo el motivo o causa la desfavorable situación meteorológicas en la zona de operaciones que impidió que se concretaran los ataques - No obstante el pasaje de una

Ella de M-5 en la cercanía de DARWIN provocó el alejamiento de las Unidades navales. Si hubo un mayor efecto en el apoyo de fuego cercano por parte de los IA.58 de MLV reforzado por los 3 aviones desplegados de SCZ a Puerto Argentino.

10. La meteorología recién comenzó a mejorar a partir de las 13:00/14:00 horas. Una escuadrilla de A-4C logró avistar al buque UGANDA, que declarado hospital por el enemigo se presume que su presencia en el Puerto San Carlos se debió a la necesidad de desembarcar tropa y apoyo logístico - Argentina exigió que el mismo fuera alejado de la zona hasta una distancia prudente del estrecho San Carlos y su posición en el día de ayer era la de un posible elemento de información para el enemigo.

11. Los porcentajes que se obtienen de las tareas cumplidas son:

1°) A-4B -	Previstos	6	100%
a) No decolan		--	--
b) Regresan por TEC.		--	--
c) Llegan al OM.		--	0%
d) Regresan por Orden		--	--
2°) A-4C -	Previstos	6	100%
a) No decolan		--	--
b) Regresan por TEC.		1	17%
c) Llegan al OM.		5	83%
d) Regresan por Orden		--	--
3°) M-5 -	Previstos	4	100%
a) No decolan		--	--
b) Regresan por TEC.		--	--
c) Llegan al OM.		--	0%
d) Regresan por Orden		--	--
4°) IA.58 -	Previstos	3	100%
a) No decolan		--	--
b) Regresan por TEC.		--	--
c) Llegan al OM.		--	0%
d) Regresan por Orden		--	--

12. Los porcentajes de toda la operación son los siguientes:

1°)	Aviones previstos	19	100%
2°)	No decolan	--	--
3°)	Regresan por TEC.	1	5,3%
4°)	Llegan al OM.	5	26,3%
5°)	No llegan al OM.	13	68,4%

CONCLUSIONES.

12. Se obtienen las siguientes conclusiones:

1°) No hay capacidad en MLV para realizar apoyo de fuego cercano por la vulnerabilidad del IA.58 el que en promedio puede hacer 1 ó 2 salidas sin que queda F/S por impactos armas livianas.

2°) Evidente temor de las Unidades navales del enemigo ante la circulación de aviones que puedan atacarlas, que las llevó a abandonar sus tareas de ataque a DARWIN ante el pasaje de una Ella de M-5.

3°) Dejar bien determinado aquellos aspectos relacionados con la libertad de acción para atacar a elementos del enemigo, caso de buque hospital Uganda, que estaba en una situación no definida y que dejó lugar a dudas sobre su presencia al N/E del Estrecho de San Carlos.

4°) Existe una mayor urgencia de apoyo de fuego por parte de la FF.TT. en MLV. que no puede ser atendida en la medida de los requerimientos.

PROPOSICIONES.

13. Se realizan las siguientes proposiciones:

1°) Los IA-58 deberán realizzr ataques con COH o BOP para colocarse fuera del alcance de las armas livianas, pero hay que considerar el peligro del cohete tipo BLOW - PIPE.

2°) Mantener una presencia en la zona de San Carlos que permita un aferramiento del enemigo.

3°) Cuidar en lo posible aquellos aspectos del orden jurídico que permitan actuar sin problemas ante el enemigo y evitar que el mismo pueda capitalizar un error de la Propia Fuerza en el plano internacional.

4°) Coordinar con E.A. el apoyo a las Fuerzas en MLV pero que sea en función del avance de las mismas y no como una necesidad de parar o frenar el avance enemigo-caso DARWIN donde el Oficial de Enlace F.A. en la IX BRIG.INF. se le solicitó apoyo de fuego por el ataque de las 2 Unidades navales y retiradas estas, no se conocía que operación se iba a realizar ni la disposición de las Unidades.

27-MAY-82

SITUACION.

1. Se estima que con el tiempo disponible la Fuerza de Tarea ha logrado cimentar las defensas AAa. y lograr más libertad de acción para futuros avances.

2. Se ha comprobado también la falta de iniciativa por parte del enemigo para operar contra los aviones que hacen cobertura sobre las Islas, el día 26 se realizó un ataque con bombardeo de picada con 60° sin ninguna interferencia.

3. Para mantener una presencia constante se planifica una operación de bombardeo nocturno y otras de ataque a la zona de San Carlos. Para ello se emiten las siguientes Ordenes Fragmentarias:

1°) OF.1240 - 2 MK62 - ODIN - 4 BRP - GAL - 03:21 - BRAZO SAN CARLOS - GAL - ARR - 05:45.-

2°) OF.1244 - 3 A-4B - POKER - 4 BRP - GAL - 15:17 - AON - GAL - 17:58.-

3°) OF.1245 - 3 A-4B - TRUENO - "C" Y MK17 - GAL - 10:40 - AON - GAL - ARR. 12:32.-

4°) OF.1246 - 3 A-4C - TIGRE - 3 BRP con MV - SJU - 10:20 - AON - SJU - ARR. 12:15.-

5°) OF.1247 - 3 A-4B - TRUCO - 4 BRP - GAL - - BRAZO SAN CARLOS - GAL - ARR -

6°) OF.1248 - 3 A-4B - TORO - - GAL - 10:40 - BRAZO SAN CARLOS - ARR. 12:20.-

7°) OF.1249 - 3 A-4C - TANQUE - BRP - SJU - 10:25 - BAHIA SAN CARLOS - SJU - ARR. 12:20.-

8°) OF.1250 -2 M-III - NENE - MAGIC-MATRA - Cobertura - BAHIA SAN CARLOS

9°) OF.1251 -2 IA.58 - - SCZ - PUERTO ARGENTINO , de acuerdo a Orden impartida.

OTROS MEDIOS QUE APOYAN LA OPERACION.

4. Los medios que contribuyen al cumplimiento de esta tarea son:

1°) KC-130 - PERU 1 - VCOM. DOMINGUEZ - SCZ 09:41 - PCRA (PUNTO CONTROL REV.) - 50° 30'S - 64° 00'W - SCZ 12:10 -

2°) KC-130 - PERU 2 - VCOM. PESSANA - GAL 09:49 - PCRA (PUNTO CONTROL REV.) - 50° 30'S - 64° 008W - GAL 12:45 -

3°) KC-130 - LIMA 1 - VCOM. PESSANA - GAL - PCRA - GAL .-

4°) KC-130 - LIMA 2 - VCOM. DOMINGUEZ - SCZ

5°) OF.2220 - EXPLORACION - CRV - 0405 - PUNTOS A/B/C/D/E/ - CRV - ARR. 08:00 Hs.

6°) OF.2222 - HS-125 - - CRV 07:15 - P.ESPERA - CRV -12:50 -

7°) OF.2223 - 2 BSA - NIDO - GRA "A" - (52° 55'S - 59° 10'W) - GRA -

SITUACION METEOROLOGICA.

5. La evolución del tiempo fué la siguiente:

1°) Area del Continente: Sin fenómenos significativos, vientos predominantes del NO, intensidad 15 a 20 Kts., nubosidad baja quebrada, Cu , Sc con techos de 600 mts., media con Ac As - Visibilidad superior a 20 Kms. baja temperatura en las primeras horas de la mañana, en todo el Sur excepto CRV.

2°) Area de Malvinas: Claro e ilimitado en horas de la mañana, con paulatino aumento de nubosidad baja y media, 3 St y 4 Ac As, - visibilidad superior a 20 Kms. ocasionalmente 7 Kms por neblina, vientos del sector O - NO intensidad de 30 Kts con ráfagas de 40 Kts. disminuyendo hacia la tarde - temperatura entre 4° y 10° C.

CONSTITUCION DE LAS ELIAS E INFORME SINTETICO DE LA MISION.

6. Del análisis de las tareas cumplidas se obtienen los siguientes resúmenes:

1°) OF.1240 - 2 MK-62 - ODIN - CAP. FREIJO - CAP. MARIN - MY. VIVAS - MY. ESCUDERO - La sección siguió la ruta prevista, apoyándose en el DOPPLER y también observada y a la estima - No pudo detectarse la fragata en DARWIN porque estaba nublado, se trató de hacer enlace en VHF y HF con la BASE , pero sin lograrlo, la meteorología no afecta mayormente la operación pero se encontraron vientos 60 Kts más intensos que los pronosticados - Al llegar al OM se pudo seguir hacia el blanco por referencias orográficas del Brazo San Carlos. El N° 1 lanzó las bombas entre Punta Chancho y Brazo San Carlos a 1.000 piés, el N° 2 entre Campo Verde y Puerto San Carlos, a 1.500 piés de altura. Se hizo escape hacia el O, eyectaron tanques de combustible pasando DARWIN y rumbo al OM, no se observaron buques, no hubo fuego de AAa.y misiles,regreso S/N.

2°) OF.1241 - 3 A-4B - POKER - CAP. CARBALLO - TEN. RINKE - ALF. CARMONA - Bombardeo a la zona de San Carlos - El N° 3 tuvo que regresar por fallas del RMI en el REV. Se mantiene normal la navegación hasta que se ingresa en la zona del OM. lo que se hace de S a N. Se observan 4 ó 5 buques,pequeñas barcazas y helicópteros en número de 3 ó 4 los buques serían del tipo 42/22, también se encuentra uno de mayor tamaño en el blanco que podría ser el buque hospital.- Se continuó hacia el establecimiento San Carlos y se realiza el lanzamiento en simple observando el número 2 cuatro paracaídas que corresponden a las bombas del guía, ambos efectúan el mismo tipo de tiro. Al salir del OM y cruzar las sierras continúa el fuego de AAa.por lo que se estima que las mismas también habrían sido colocada en las elevaciones del terreno.

El escape se realiza hacia la derecha siendo el Nº 1 alcanzado por munición de bajo calibre en la nariz del avión, dañando al sistema OMEGA por lo que el numeral tuvo que continuar la navegación. En la zona de la Bahía de Ruiz Puente pudieron observar dos objetos de color rojo sobre ambas costas presumiblemente botes salvavidas.

3°) OF.1245- 3 A-4B - TRUENO -1er.TEN. FILIPPINI, VCOM.ZINNI, TEN.AUTIERO.- Se ordena el regreso luego del reabastecimiento - S/N.

4°) OF.1246- 3 A-4C - TIGRE - CAP. PIERINI, TEN CUELLO, TEN.AUTIERO- Regresan luego del reabastecimiento por Orden CFAS.

5°) OF.1247- 3 A-4B - TRUCO - 1er.TEN.VELASCO, TEN. OSSES, TEN.ROBLEDO, blanco planta refrigeradora - El Nº 3 no sale de GAL por falla, se mantuvo la navegación dentro de lo previsto hasta el OM., al llegar al blanco fijado ingresa al Brazo San Carlos, de Sur a Norte sobre la izquierda observando cuatro buques orientados hacia el Norte, no aprecian fuego de AAa. - El Nº 2 observa los cuatro paracaídas de las bombas de su guía y lanza las suyas, ambas en salva - La salida es hacia la izquierda, en ese momento el Nº 2 observa dos misiles dirigidos hacia el guía que no dan el blanco y otros dos que pasan sobre su avión. En el escape y luego de cruzar el estrecho San Carlos, el numeral ve fuego en la raíz del plano izquierdo y le da esa novedad, ante lo que el guía le contesta que se le encendieron las luces de hidráulico , el Nº 1 reduce la velocidad, eyecta drops y le da la posición que le marca el OMEGA, 51° 29'S y 59° 39' 2"W y luego se eyecta - El Nº 2 regresa con impactos de proyectiles y esquirlas.

6°) OF.1248- 3 A-4B - TORO - 1er.TEN.CACHON, ALF.GOMEZ, TEN.GALVEZ - Se ordena el regreso luego del reabastecimiento S/N.

7°) OF.1249- 3 A-4C - TANQUE - CAP.ALMOÑO, TEN.CODRINGTON, 1er.TEN. CONSTANTINO, ALF.MENDEZ - Regresan luego del reabastecimiento por Orden CFAS. - S/N.

8°) OF.1250- 2 M-III - NENE - CAP.HUCK, CAP.GONZALEZ, cobertura aérea sobre el Estrecho San Carlos, se realizó la misma bajo control CIC MLV desde Bahía Zorro a zona Norte del canal sin enemigos en la pantalla, meteorología operable.

RESULTADOS.

7. Del estudio de las tareas cumplidas se obtienen las siguientes porcentajes:

1°) A-4B -	Previstos	12	100%
a) No decolan		1	8,3%
b) Regresan por TEC.		1	8,3%
c) Llegan al OM.		4	33,4%
d) Regresan Por Orden/CFAS		6	50
e) Derribados		1	--

2°) A-4C -	Previstos	6		100%
a) No decolan		--		--
b) Regresan por TEC.		--		--
c) Llegan al OM.		--		--
d) Regresan Orden CFAS		7	(1 reserva)	100%
c) Derribados		--		--
3°) MK-62 -	Previstos	2		100%
a) No decolan		--		--
b) Regresan por TEC.		--		--
c) Llegan al OM.		2		100%
d) Regresan Orden CFAS		--		--
e) Derribados		--		--
4°) M-III -	Previstos	2		100%
a) No decolan		--		--
b) Regresan por TEC.		--		--
c) Llegan al OM.		2		100%
d) Regresan Orden CFAS		--		--
e) Derribados		--		--

8. El balance total de la operación es el siguiente:

1°) Aviones previstos	22	100%
2°) No decolan	1	4,5%
3°) Regresan por TEC.	1	4,5%
4°) Regresan por Orden CFAS	12	54,5%
5°) Llegan al OM.	8	36,5%
6°) Derribados	1	--

CONCLUSIONES.

9. Del análisis de las tareas cumplidas y los informes que proporcionan las Unidades se obtienen las siguientes conclusiones:

1°) Se determina en la Orden Fragmentaria únicamente "armamento para buques" lo que lleva a las Unidades usen el armamento que crean conveniente - asi hay quienes usan todavía MK17 con retardo de 30" antes que la BRP de 12".

2°) Se ha determinado un adelanto en el que las PAC actúan y que no puede estar dado por la presencia del RETRANSMISOR ya que el mismo opera a niveles que no pueden ser cubiertos por el radar enemigo. Una posibilidad estaría dada por la presencia de un submarino con capacidad para detección radar o que, la más probable, una estación en tierra cercana a las Unidades transmita el decolaje de los aviones.

3°) Es poco probable determinar con exactitud la cantidad de PAC en el aire en el momento de un ataque, ya que no siempre vienen en altura y las que descienden para niveles debajo del lóbulo radar no se conoce su movimiento ni en que momento regresan, aunque esto puede ser estimado.

4°) Es la tercera misión que se cumple en Secciones y ningún avión ha sido derribado todavía durante el ataque, obteniéndose sí, buena flexibilidad para maniobrar dentro del OM. La eyección del TRUCO 1, se debe a fallas aparentemente producto de AAa. de pequeño y mediano calibre.

PROPOSICIONES.

10. Se establecen las siguientes proposiciones:

1°) Determinar correctamente a cada Unidad el tipo de armamento a utilizar de acuerdo al blanco, al rendimiento del material y el procedimiento operativo que se establezca.

2°) Verificar el funcionamiento de las secciones durante el ataque para determinar la correcta fuerza atacante.

3°) Realizar un control de barrido de frecuencias y de equipos de radio en las zonas de las Unidades que operan, a los efectos de cubrir una posible información adelantada del enemigo.

4°) Realizar patrullajes a fin de determinar si existe o no un submarino que previa a las salidas pueda estar en posición de detectar movimientos. De acuerdo a la información el alcance del mismo no sería superior a las 40 NM.

DAÑOS CAUSADOS AL ENEMIGO.

11. Se estima que puede haberse destruído o afectado material de apoyo que estan al aire libre por efectos de esquirlas y onda expansiva del material lanzado. Además el ataque nocturno puede haber preocupado a los sistemas de defensa y llamarlo a un mayor desgaste y a mantener los sistemas operativos durante la noche.

BAJAS PROPIAS.

12. Un avión A-4B - TORO 1 - que se eyecta luego del ataque, en forma controlada.

26-MAY-82

SITUACION.

1. Después del ataque realizado el día 25-MAY-82 a Unidades de la Flota enemiga se aprecia que se incrementarán las medidas defensivas de la misma tendientes a disminuir la efectividad de los bombardeos.

2. En función de ello se tratan de variar los procedimientos para que haya una sorpresa táctica; se preparan ataques nocturnos con aviones MK-62 y bombardeo en altura utilizando para ello M-5.

3. Se emiten las Siguientes Ordenes Fragmentarias.

1°) OF.1240B-3 MK62 - ODIN - 4 MK17 - GAL - 03:35 - San Carlos - GAL 04:43.

2°) OF.1241- 2 M-5 -POKER - 4 BR - SJU - 13:30 - AOT - Puerto San Carlos - SJU - ARR. 15:19.

3°) OF.1242- 2 M-III - SOMBRA - MATRA-MAGIC - COBERTURA SECCION POKER-GAL- DEP. 13:32 - MLV - GAL - ARR - 15:20 -

4°) OF.1243- 2 M-5 - TRUENO - 4 BR - SJU - AOT PUERTO SAN CARLOS - SJU - ANULADA -

5°) OF.1244- 4 A-4C - TIGRE - 3 BR - SJU - PUERTO SAN CARLOS - SJU - ANULADA -

6°) OF.1245- 2 M-III - AGUILA - MATRA-MAGIC- GAL-COBERTURA MLV-GAL - ANULADA -

OTROS MEDIOS QUE APOYAN A LA OPERACION.

4. Son los que se detallan:

1°) OF.2214-HS-125- RAYO - RETRANSMISOR - CRV 13:50 - PUNTO ESPERA - CRV - 15:58 -

2°) OF.2215-LR-35 - NONO - RETRANSMISOR - CRV 11:05 - PUNTO ESPERA - CRV - 13:45 -

SITUACION METEOROLOGICA.

5. La evolución prevista es la siguiente:

1°) Area del Continente: Sin fenómenos significativos - Provincia de Santa Cruz y Chubut - Poco nuboso con cirrus, visibilidad superior a 20 Kms., vientos sector NO a 20/25 Kts. Tierra del Fuego Parcial nublado con SC, AC y AS, vientos moderados del Sector NO visibilidad superior a 20 Kms. - Las condiciones meteorológicas se presentan favorables para las Unidades de la FAS.

3°) Area de Malvinas: Sin fenómenos significativos, parcialmente nublado con St y Se en horas de la mañana, techo 400 mts., mejorando hacia el mediodía. Temperatura entre 6° y 9° C -, vientos suaves, en general apto para la operación.

CONSTITUCION DE LAS ELLAS E INFORME SENTETICO DE LA MISION.

6. De acuerdo a las tareas cumplidas por las Unidades son las siguientes:

1°) OF.1240B- 3 MK62 - ODIN - CAP. FREIJO - CAP. MARIN - 1er.TEN. MAUAD - 1er.TEN. CASINI - CAP. BREDESTON - CAP. CISCO- Debía realizarse un ataque nocturno a la zona del Puerto San Carlos, la misión fué interrumpida por mala meteorología, visibilidad cero. El instrumental de navegación y radar altímetro no confiables y los numerales se desorientan y pierden la formación.

2°) OF.1241 - POKER - CAP. DIMEGLIO, TEN. AGUIRRE - La navegación se cumplió sin inconvenientes, no se observó disparo de misiles tipo SEA DART/SEA-SLUG, ni disparo de cañones de 115mm. - El guía no pudo efectuar el tiro por estar el blanco con 8/8 de nubes - El N° 2 bajo control radar que le indico estar sobre el OM. picó y lanzó las bombas - El guía al regreso hizo el tiro lateral Islas Salvajes comprobándose la efectividad de las mismas, ya que explotaron las cuatro - No se observaron en las desembocaduras del Estrecho San Carlos, objetivos navales - La identificación del radar fué buena y tuvo enlace con la Sección SOMBRA, el CIC MLV notificó varias PAC que nunca ascendieron sobre FL 140/160 - y que cuando el rumbo era convergente con la Sección SOMBRA desaparecían de la pantalla.

3°) OF.1242 - SOMBRA - CAP. BALLESTEROS - 1er.TEN. PUIG - Se cumplió con la tarea de realizar cobertura a la Sección POKER en su ataque a Puerto San Carlos - La misma se cumplió sin novedad.

RESULTADOS.

7. Del análisis de las tareas realizadas y el cumplimiento de las mismas se obtienen los siguientes porcentajes:

1°) MK 62	previstos	3	100%
a) No decolan		--	--
b) Llegan al OM		--	--
c) No llegar al OM		3	100%
d) Regresan por TEC.		--	--
e) Regresan por Orden Superior		--	--

2°) M-III -	previstos	2	100%
a) No decolan		--	--
b) Llegan al OM.		2	100%
c) No llegan al OM		--	--
d) Regresan por TEC.		--	--
e) Regresan Por Orden Superior		--	--

CONCLUSIONES.

8. Se establecen las siguientes conclusiones:

1°) Para realizar una operación nocturna deberá darse una situación meteorológica favorable, hasta tanto el personal pueda adiestrarse para la formación nocturna.

2°) Será necesario esclarecer las dificultades que tiene para operar este sistema de armas ya que en función, de su equipamiento la tarea debería ser factible en su cumplimiento.

3°) Las bombas con espoletas SSQ por el lanzamiento comprobado del POKER, funcionan correctamente.

4°) Se comprueba el hecho de que las PAC no desean enfrentar a las Secciones de M-III, ya que al tener rumbos convergentes, éstas descendían hasta colocarse bajo el lóbulo-radar de MLV.

5°) La Sección de M-5 durante su permanencia en el sector de MLV en ningún momento fué atacada ni con cañones o misiles y es evidente que la cobertura que el enemigo realiza está orientada a los ataques de bajo nivel.

25-MAY-82

SITUACION.

1. Se mantiene actividad de ataque a las Unidades Navales que operan en la zona del Estrecho y Bahía San Carlos.

2. Se prevee realizar ataques en las primeras horas del día sin control aéreo por parte del OCAT.

3. Se emiten las siguientes OF.:

1°) OF.1232 - 4 A-4B - MARTE - bombas - GAL - 08:00 - Bahía San Carlos - GAL ARR - 11:40 -

2°) OF.1233 - 2 M-5 - RANGO - Cañones - GRA - 10:20 - MLV - GRA - ARR - 11:40 -

3°) OF.1234 - 2 M-5 - BINGO - Cañones - GRA - 10:23 - MLV - GRA - ARR.- 11:52 -

4°) OF.1235 - 4 A-4C - TORO - BRP - SJU - 11:03 - Estrecho San Carlos - SJU - ARR - 1340 y 13:43 -

5°) OF.1236 - 3 A-4B - VULCANO AON - GAL 14:09 - OM - GAL - ARR - 16:21 -

6°) OF.1237 - 3 A-4B - ZEUS - GAL - 14:21 - OM - GAL - ARR - 16:01 Y 16:21 -

7°) OF.1238 - 3 M-5 - PUMA - GRA - 13:00 - OM - GRA - Regresan por orden CFAS.

8°) OF.1239 - 1 M-III - PATRIA - MATRA Y CAÑONES - GAL - 14:57 - R OF (submarino y petrolero) - GAL - 16:04 -

OTROS MEDIOS QUE APOYAN LA OPERACION.

4. Se afectan los medios que cumplen las siguientes tareas:

1°) 1 KC-130 - PARIS - GAL - 07:28 - PCRA (PUNTO CONTROL DE REV.) - GAL ARR. 12:50 - Reabastecen a Ella MARTE y Ella TORO.

2°) 1 KC-130 - BERLIN- GAL - 14:30 - PCRA - ARR.CRV - 18:00 - reabasteció a la Ella TORO al regreso, a MINA (S.ETANDARD) a las 15:45 y 16:50.

3°) 1 KC-130 - PARIS - GAL - 14:30 - PCRA - GAL - 17:30 - Reabastecen a Ella ZEUS y Ella VULCANO.

4°) OF.2202 - RAYO - HS-125-CRV - 10:22 - PE (52° 00'S - 64° 30'W) - CVR - ARR. 14:55 - VCOM. TORRES.

5°) OF.2207 - RANQUEL - LR36 "LONG" - CRV - 13:35 - PE - (51° 30'S - 64° 00W) - CRV - 17:05 -

SITUACION METEOROLOGICA.

5. Se mantienen las siguientes situaciones meteorológicas:

1°) Area del continente: Sin fenómenos significativos en las provincias de Santa Cruz y Chubut - cielo claro a poco nuboso con vientos moderados del Sector Oeste - Tierra del Fuego, entrada de vaguada de superficie, débil produce cielos cubiertos con nubosidad media estratiforme y precipitaciones dispersas con buena visibilidad y techos por encima de 600 metros - vientos moderados del sector NO.

2°) Area de Malvinas: Una cuña de alta presión produce bancos de estrato cúmulos entre 300 y 600 metros - visibilidad buena, ocasionalmente reducida en las primeras horas por neblinas 2 a 3 Km., mejorando rápidamente hacia el mediodía vientos moderados del sector S/O - no se registran precipitaciones.

3°) La meteorología no se presenta muy favorable en las primeras horas para la operación en MLV.

CONSTITUCION DE LAS ELLAS E INFORME SINTETICO DE LA MISION.

6. Del cumplimiento de las tareas y de los informes se obtienen los siguientes resúmenes:

1°) OF.1232 - 4 A-4B - MARTE - CAP. PALAVER, TEN. GALVEZ, TEN AUTIERO, ALF. GOMEZ - A los 25' después del despegue regresa el N° 3 por falla de motor y el 4 lo acompaña porque estaban en condiciones de vuelo nocturno y no tenía a la Sección Guía a la vista, esta continua con la tarea prevista y en Puerto Pacheco, con rumbo al blanco a los pocos minutos de vuelo la visibilidad se torna cero por una espesa capa de bruma, regresan por donde habian ingresado y a la altura de Roca Negra giran a la derecha con R° al blanco, con el brazo de San Carlos a la vista lo recorren hasta encontrar un buque que parece uno de transporte o de desembarco, se piensa que está camuflado como buque hospital porque tiene pintada la superestructura de blanco y en su puente una cruz roja - No se observan buques en las proximidades ni AAa. giran a la derecha en Laguna Paloma y con el OMEGA que indica blanco a 15NM. a la derecha siguen volando, y observan Puerto San Carlos a la derecha, siempre con R° Sur al levantar en el Puerto, el 2 le dice al 1 es "DARWIN" y de inmediato giran para alejarse. Ven un buque color verde y casco negro, como inmediatamente reciben AAa. realizan un reempleo, creyendo que estan en la zona de Puerto San Carlos, entran al blanco, el N° 1 tira al buque y el 2 a un grupo de casas, salen, y el 1 le indica al 2 que va a eyectarse por tener "0" combustible, en la posición de Elefante marino con FL 50 - Se aprecia en el interrogatorio, que posiblemente se estima que el buque sería el "CANBERRA".

2°) OF.1233 - M-5 - RANGO - CAP. RODHE, CAP. JANETT. Se cumplió la tarea teniendo como guía a un avión LEAR JET, se vió la Isla de BEAUCHENE, no se encontró ningún radar y si formaciones rocosas que simulan torretas de submarinos se informa al RAYO S/N.

3°) OF.1234 - M-5 - BINGO - CAP. CIMATTI, CAP. MORENO - Se realizó la navegación con un primer tramo en condiciones IFR, pero a las 50 NM., claro e ilimitado se realizó el descenso hasta el punto del OM. pero no se lo visualizó - Regreso S/N.

4°) OF.1335 - A-4C - TORO - CAP. GARCIA, TEN. LUCERO, TEN. PAREDI, ALF. ISAAC - La Ella realiza la navegación sin problemas, sobre territorio, rasante separados 30 mts., se atacó a blancos diferentes. Al ingresar a la Bahía el N° 4 realiza un ataque sobre el blanco más grande que se le presenta pero únicamente logra tirar cañones ya que la bomba no salió - El N° 3 pudo hacer una puntería más estabilizada por lo que se estima dió en el blanco, con bomba y cañones. La salida de los aviones fué individual y el N° 2 no respondió a las llamadas del Jefe de Ella. Posteriormente éste, indica que tiene problemas de hidraúlico, pero que va a seguir - más tarde se comunican el 3 y 4 para corregir rumbo y no logran enlazar con el guía apreciando que el mismo puede haberse eyectado - A la salida el N° 4 nota un rápido descenso del nivel de combustible por lo que eyecta carga y ascienden para REV., el 4 lo hace con 600 libras remanentes. Al regreso sobre el "SENO CHOISEUT" al E de la Isla León Marino el N° 3 ve sobre el agua algo como 2 hombres parados pero no logra identificarlos - No se observa actividad de buques ni PAC - Estima que la eyección del 1 puede haberse producido antre "Campo Verde" y Rincón del Picaso".

5°) OF.1236 - 3 A-4B - VULCANO - CAP. CARBALLO, TEN. KINKE, ALF. CARMONA - El N° 3 no decola por TEC. - 1 y 2 realizan la navegación en forma normal pasan por los puntos establecidos en la OF. Al N de Bahía Elefantes Marinos, a 20 NM., divisan 2 fragatas orientadas al O cuando fueron visualizadas comenzaron a navegar e iniciaron fuego de AAa. con misiles y cañones, atacan los 2 aviones a lo que estaba en segundo término clase 22 no apreciándose los resultados.

6°) OF.1237 - 3 A-4B - ZEUS - ler. TEN. VELAZCO, ALF. BARRIONUEVO, TEN. OSSES - A las 240NM. de GAL regresa el N° 3 por VHF F/S. la Sección guía prosigue y al N de Bahía Elefante encuentran 2 fragatas orientadas hacia el O - Una de ellas detenida y la otra presumiblemente clase 42 se aproximaba a popa hasta quedar paralela, al ser detectada esta fragata orienta su proa en el sentido de ataque lanzando misiles y fuego de AAa. - La Sección ataca a este buque y el N° 2 observa la explosión de las bombas del guía en la proa luego del ataque ve a la otra fragata que de su popa sale un intenso humo negro - regresan GAL - S/N.

BALANCE.

7. De la información suministrada por las Unidades y el cumplimiento de las tareas se obtienen los siguientes porcentajes:

1°) A-4B	previstos	10	100%
a) No decolan		1	10%
b) Regresan por TEC.		2	20%
c) Llegan al OM.		6	60%
d) Regresan por Orden Superior		1	10%
e) Regresan		5	--
f) Derribados		1	--
2°) A-4C	previstos	4	100%
a) No decolan		--	--
b) Regresan por TEC.		--	--
c) Llegan al OM.		4	100%
d) Regresan por Orden Superior		--	--
e) Regresan		2	50%
f) Derribados		2	50%
3°) M-5	previstos	7	100%
a) No decolan		--	--
b) Regresan por TEC.		--	--
c) Llegan al OM.		4	57%
d) Regresan por Orden Superior		3	43%
e) Regresan		4	--
4°) M-III	previstos	1	100%
a) No decolan		--	--
b) Regresan por TEC.		--	--
c) Llegan al OM.		1	100%
d) Regresan por Orden Superior		--	--
e) Regresan		1	--

8. Sobre el total de la operación del día se logran los correspondientes porcentajes:

1°) Salidas previstas	22	100%
2°) No decolan por TEC.	1	4,5%
3°) Regresan por TEC.	2	9%
4°) Llegan al OM.	15	68%
5°) Regresan por Orden Superior	4	18,5%

DAÑOS CAUSADOS AL ENEMIGO.

9. Se considera haber causado al enemigo los siguientes daños:

1°) 2 Fragatas averiadas.

2°) 3 SEA HARRIER derribados.

BAJAS PROPIAS.

10. Se determinan las siguientes bajas:

1°) A-4C

a) 1 avión averiado -- tripulante posiblemente eyectado - TORO 1.

b) 1 avión no regresa - tripulación desaparecida - TORO 4.

2°) A-4B

a) 1 avión averiado tripulante eyectado.

CONCLUSIONES.

11. De las tareas cumplidas se extraen las siguientes conclusiones:

1°) El realizar operaciones en horas nocturnas produjo sorpresa en el enemigo ya que no había ni buques ni PAC en el aire durante el ataque.

2°) Hay dificultad para las operaciones nocturnas por equipamiento inadecuado y errores que pueden llevar a blancos que no son los previstos, la sección MARTE, confundió el OM. con Puerto DARWIN.

3°) En lo posible y ante condiciones marginales puede ser necesario coordinar el acercamiento de los aviones para que no sean atacados por la AAa. propia si se desvían de la ruta. La AAa. de Puerto DARWIN, hizo fuego contra la Sección MARTE.

4°) Coordinar los enlaces de tal forma que la información sea real, y que no determine que deba ser rectificada a cada momento.

5°) Existe un mayor porcentaje de aviones SEA HARRIER que emplea los cañones durante el ataque.

6°) Se determina que el avión retransmisor con el OCAT al ser ploteado por el enemigo es en parte el elemento que permite adelantar la información de un posible ataque. Esto se deduce de que la primera misión se hizo sin OCAT, para la segunda, se hizo decolar el avión y al poco tiempo estaban las PAC en el aire.

7°) Se observa un mayor rendimiento en la actividad de ataque por secciones.

24-MAY-82

SITUACION.

1. De acuerdo al análisis del día 23-MAY-82, en la zona de Bahía San Carlos se ha establecido una Defensa Aérea consistente en cañones y SAM que forman una verdadera cortina al pasaje de los aviones.

2. Se produce una disminución de la efectividad del ataque por error de orientación en las corridas finales que llevan a no visualizar los blancos.

3. Se coordina con la Armada el uso de los Super Etandardt para neutralizar los piquetes radar que se puedan encontrar en la zona N o S de MLV.

4. El objetivo a batir lo constituyen los buques de desembarco a los efectos de destruir estos y permitir que puedan actuar las FF. SS.

5. Se emiten las siguientes órdenes fragmentarias:

1°) OF.1223 - CHISPA - 3 A-4B - 1 MK17 - GAL - 09:10 - San Carlos - GAL. ARR. 11:50/11:59

2°) OF.1224 - NENE - A-4B - 1 MK17 - GAL-09:11 - Est.San Carlos - ARR. 11:45/11:48.

3°) OF.1225 - AZUL - 4 M-5 - 1 MK17 - GRA- 10:18 - Est.San Carlos - GRA - 11:59 -

4°) OF.1227 - PLATA - 3 M-5 - 2 BRP - SJU - 10:24 - Est.San Carlos - SJU - 11:55.-

5°) OF.1228 - ORO - 3 M-5 - 2 BRP - SJU - 10:24 - Bahía San Carlos - No regresaron -

6°) OF.1229 - HALCON - 3 A-4C - 3 BRP - SJU - 09:48 - Bahía S.Carlos- SJU - 11:57 -

7°) OF.1230 - JAGUAR - 3 A-4C - 3 BRP - SJU - 09:52 - Bahía S.Carlos- SJU - ARR. 12:30 -

8°) OF.1231 - FUEGO - 2 M-III - MAGIC - GAL - 10:22 - Bahía Norte San Carlos - GAL. 11:57 -

OTROS MEDIOS QUE CONTRIBUYEN A LA OPERACION.

6. Los medios que realizan tareas concernientes a la operación:

1°) 2 KC-130 - MADRID 1 - GAL - 08:29 - PCRA (51° 00'S - 65° 00'W) GAL - 13:37 - VCOM. PESSANA - - MADRID 2
SJU - 08:42 - PCRA - 12:51 - VCOM. DOMINGUEZ - MY.BERNARDI -

2°) OF.2200-2 35A - PELO - CRV 10:00 "1" - (50° 30'S - 61° 10'W) - FL 340 - CRV - 12:10 -

3°) OF.2201 - 2 35A - BARBA - SJU - 10:22 - "2" - (50° 10'S - 60° 50'W) - SJU - 11:35 -

4°) OF.2202 - HS-125 - RAYO - RETRANSMISOR - CRV - 09:52 - Punto de Espera CRV - 13:48 -

SITUACION METEOROLOGICA.

7. La situación meteorológica fué la siguiente:

1°) Area de Continente: En la parte Sur del país nubosidad media y alta quebrada estratiforme visibilidad 20Km., viento del sector O. y NO. intensidad 20/35 KTS., con ligeras precipitaciones en la zona de Tierra del Fuego, y techos altos - (1.000 a 1.500 mts.).
La meteorología es apta para la operación en las Bases del Continente.

2°) Area de Malvinas: Una vaguada en superficie que se desplaza al NE de MLV, produce nubosidad baja, quebrada y media estratofirme que se disipó hacia el mediodía, dejando cielo claro y buena visibilidad sin fenómenos significativos.

CONSTITUCION DE LAS ELLAS E INFORME SINTETICO DE LA TAREA.

8. De la información recibida se obtiene el siguiente resúmen:

1°) OF.1223 - 3 A-4B - CHISPA y OF.1224 - 3 A-4B - NENE - Ella CHISPA 1er.TEN. BERRIER, ALF. MORONI, TEN. CERVERA - Ella NENE VCOM. MARIEL, TEN. ROCA, 1er.TEN. SANCHEZ. - Luego del REV., CHISPA 1 regresó a GAL por caída de la bomba al conectar el panel de armamento, las escuadrillas siguieron juntas empleando lo previsto en la Orden Fragmentaria, ingresando en Bahía Hospital donde encontraron 5/6 buques en diferentes posiciones hacia el Estrecho de San Carlos, había otros sin poder precisar la cantidad, atacaron en forma simultánea y a diferentes blancos apreciando el NENE 1 que el NENE 2 lanza su bomba 50 metros próximo a un buque clase Tiger, no apreciándose resultados. CHISPA 3 observa los impactos de dos aviones que le precedian sobre un buque posiblemente de asalto - No apreciando resultados. CHISPA 3 ataca a un buque pequeño que estaba detrás del buque de asalto no aprecia los resultados. Es de destacar que al momento de ingresar hay fuego de cañones y misiles. NENE 2 saliendo del OM. en viraje a la izquierda y luego de pasar un cerro observa detrás del mismo una columna de humo negro que salía de la zona atacada. NENE 1 y CHISPA 3 observan una balsa salvavidas en el brazo San Carlos - Regresan sin novedad.

2°) OF.1225 - AZUL - 4 M-5 - CAP. MIR GONZALEZ, TEN BERNHARDT, CAP. MAFFEIS, CAP. ROBLES - Se atacó un buque de gran tamaño en la Bahía de San Carlos reciben fuego de AAa. y misiles desde los otros barcos y a la salida fueron interceptados por avión HARRIER que en vuelo rasante tiró con cañones. Los misiles que se ven pue

den esquivarse. - El guía estima haber hecho impacto, y tiró corto con cañones, el Nº 2 bomba larga y cañones altura de la cubierta, el Nº 3 no tira la bomba y si con cañones, Nº 4 tiró la bomba corta y con cañones a la altura de la cubierta - AZUL 2 y 4 regresan con 2 impactos - Se utilizó OCAA para guiado.

3º) OF.1227 - PLATA - 3 M-5 - CAP.DELLEPIANE, ler.TEN.MUSSO, TEN. CALLEJO - En la zona del blanco se observó gran movimiento del personal que corría. Se realizó enlace con el OCAT quién le informa del movimiento de las PAC, una sobre el estrecho y otra por debajo del lóbulo de radar,en la aproximación al estrecho de San Carlos no se apreciaron barcos al frente sí, sobre el brazo San Carlos - 2 fragatas hacen fuego sobre el guía. Se ve un transatlántico color negro y blanco y otros más chicos-Próximo a la costa,AAa. intensa de misiles, desde el terreno llano y desde las alturas, se aprecia que los mismos tienen tendencia a pasar por debajo del avión. Se efectúan maniobras evasivas, para evitar los misiles y volver sobre el blanco, el guía no puede realizar una correcta puntería y luego del tiro sale hacia la izquierda sin encontrar que le tiraran - Llegando a Puerto San Carlos un numeral ve pequeños misiles que estima BLOW-PIPE, este tiró sus bombas sobre algo rojo que pueden ser tanques de combustible - Sobre el mar y a 1 ó 15 NM. a la altura de Puerto Elefante, ve 2 misilísticas y a los 90º ve disparo de SEADART bien visibles,el misil sale para arriba, eyecta tanques y se coloca a 90º del misil hasta que tuvo a las fragatas al costado, antes de entrar al blanco escucha decir al ORO 3 "Me dieron" y a un numeral que le indica que no tiene ni humo ni fuego - En frecuencia del OCAT escuchó varios "me dieron" sin poder precisar de quien se trata,el otro numeral realiza tiro de bombas y cañones sin poder apreciar los efectos.

4º) OF.1228 - ORO - 3 M-5 - Esta Ella no regresó, se recupera al guía CAP. DIAZ, que se eyectó.

5º) OF.1229 - HALCON - 3 A-4C - CAP. PIERINI, TEN. MENDEZ, ler.TEN. URETA, no se alcanzó el OM., al haber sido interceptado por aviones SEA HARRIER, se efectuó maniobra evasiva y el Nº 3 observó entre el guía y la cola de su avión la ráfaga de 30 mm. y un misil que hizo impacto sobre el mar.

6º) OF.1230 - JAGUAR - 3 A-4C - ler.TEN.VAZQUEZ, TEN. BONO, ALF.MARTINEZ - Se lanzaron 6 bombas sobre la misma fragata sin poder precisar los daños, se estiman algunas bombas exitosas, por el informe de un numeral que por el espejo retrovisor vió una llamarada sobre un buque.
Se aprecian 8 ó 10 buques en el estrecho San Carlos, incluso uno de gran tamaño puede ser el CANBERRA - Defensa antiaérea de misiles y cañones algunos de bajo calibre probable AAa. basada en tierra próxima al OM. a la salida del OM. el Jefe de Ella vió que el 2 y el 3 tienen pérdida de combustible, misma observación le hace el Nº 2 al guía, se ordena la eyección de tanques, se voló con Rº 210 durante 3 minutos al visualizar la gran pérdida del 3, se le ordena reducir y eyectarse, pero este contesta que tiene el avión dominado y con 3.000 Lbs. y el motor funciona correctamente, colocaron Rº 260 y corrige con el ascenso sobre el estrecho San Carlos ven un buque a 4 NM. y la Ella

se pega nuevamente al suelo - al llegar al O del estrecho comenzaron nuevamente el ascenso visualizando Bahía FOX 5 NM. a la izquierda, en esa posición el Nº 1 tenía 1.500 Libras, el Nº 2, 2.280 y el Nº 3 2.500 - a la altura de la Isla San José en el lado Norte, el Nº 3 impacta sobre el agua el 1 y 2 giran para constatar si se había eyectado sin ver el paracaídas, pero si humo como si fuera al asiento eyectable - Se solicitó al KC-130 que le diera Rº para encuentro, se efectuó reunión a FL 100, el guía con 200 libras y 2.000 el dos, el KC le completo al guía hasta 4.000 libras, pero continúa con gran pérdida debajo de los planos - El Nº 2 tiene una pérdida menor, ambos se mantuvieron acoplados al REV hasta 30 NM. de SJU, habiéndose trasvasado al Nº 1 39.000 Libras - Arriban S/N.

7º) OF.1231 - FUEGO - 2 M-III - CAP. HUCK, CAP. GONZALEZ - Bajo control CIC MLV se comenzó interceptación a 50 NM. de 2 Harrier Rº 090º FL 350 al ser enfrentados los Harrier se volvieron con Rº 090º, por indicación de CIC se regresó a GAL - S/N.

BALANCE.

9. Del estudio del material disponible y el cumplimiento de las tareas se obtienen los siguientes porcentajes:

1º)	A-4B - previstos	6	100%
	a) Decolan y llegan al OM	5	83%
	b) Falla TEC.	1	17%
	c) Lanzan 5 MK 17		
2º)	A-4C - previstos	6	100%
	a) Decolan	6	100%
	b) Llegan al OM.	3	50%
	c) No llegan	3	50%
	d) Destruídos	1	
	e) Lanzan 9 BR.		
3º)	M-5 BAM San Julian - previstos	6	100%
	a) Decolan	6	100%
	b) Llegan al OM	-	0%
	c) Regresan	3	50%
	d) Destruídos	3	50%
4º)	M-5 - BAM Grande - previstos	4	100%
	a) Decolan	4	100%
	b) Llegan al OM	4	100%
	c) Regresan	4	100%
	d) Lanzan 4 MK17		

10. Total de vuelos previstos: 22 - 100%

a) Decolan	21	-	96%
b) Llegan al OM.	12	-	54,5%
c) No llegan al OM.	9	-	41%
d) Por TEC.	1	-	4,5%
e) Derribados	4	-	18%

CONCLUSIONES.

11. Del análisis de las misiones se obtienen las siguientes conclusiones:

1°) Se mantiene el esquema de que una PAC se coloca a la entrada de la boca Norte del estrecho San Carlos bajo control radar de fragatas y a la espera del movimiento de aviones.

2°) Se debe realizar una evaluación de la efectividad del armamento a los efectos de poder comprobar cual es el resultado de las bombas utilizadas hasta el momento. Se estima que los mismos podrían ser mejores en función de la cantidad de armamento lanzado (MK17).

3°) De las tareas que se cumplen la 2 primeras en general tienen poca reacción de AAa. y PAC, pero inmediatamente estas se arman y las bajas mas significativas ocurren en las que llegan a la zona del OM. con posterioridad.

4°) Se entra la zona del canal de San Carlos con helicópteros que hacen una alerta temprano, pero no tienen capacidad de guiado.

5°) El aproximarse al OM. buscando la protección de los acantilados disminuye en parte la efectividad de la defensa enemiga.

6°) La recuperación de 2 A-4C afirma el concepto del sistema KC-130/ A-4B - A-4C y que el adiestramiento realizado es efectivo.

ORDENES IMPARTIDAS.

12. Se imparten las siguientes órdenes:

1°) Si no hay blancos navales en la zona asignada, descargar el armamento en las proximidades sobre instalaciones, equipos, etc.

2°) Tratar de ubicar helicópteros que en las rutas de aproximación están cumpliendo tareas de piquete radar, lo mismo dentro de lo posible deberan ser derribados de pasada.

TAREA 23-MAY-82

SITUACION.

1. El día 23 de Mayo las operaciones aéreas fueron reducidas, y la efectividad de las mismas escasa ya que las condiciones meteorológicas impidieron su concreción.

2. Esta circunstancia permitió el desembarco de material para apoyo de las FFFF en la zona de Puerto San Carlos y Puerto Sussex.

3. En función de estas circunstancias y por la información que se proporciona de la actividad desplegada por el enemigo se ordenan las siguientes tareas:

1º) OF.1205 - PUMA - 3 M-5 - con 1 MK17 - GRA 08:43 - Bahía San Julián - GRA - ARR. 09:50.

2º) OF.1206 - POTRO - 3 M-5-con 1 MK17 - GRA 08:43 - Bahía San Julián - ARR. 09:50.

3º) OF.1207 - LANZA - 3 A-4B - con MK17 - GAL - 09:09 Bahía San Julián - GAL - ARR. 11:02.

4º) OF.1208 - TEJO - 3 A-4B - con MK17 - GAL - 09:09 - Bahía San Julián - GAL. 11:02.

5º) OF.1210 - TRUENO - A-4B - 1 MK-17 - GAL - 12:10 - Estrecho San Carlos - GAL - ARR. entre 14:36 a 15:02.

6º) OF.1211 - 3 A-4B - NENE - 1 MK17 - GAL - 12:10 - Estrecho San Carlos - GAL - ARR. entre 14:36 a 15:02.

7º) OF.1212 - PLATA - 3 A-4C - 3 BR - SJU - 11:53 - Estrecho San Carlos - SJU - ARR. 13:25.

8º) OF.1213 - 3 A-4C - ORO - 3 BR - SJU - 15:59 - Estrecho San Carlos - SJU - ARR. 13:25.

9º) OF.1214 - 3 M-5 - DAGA - MK-17 - GRA - 14:20 - Estrecho San Carlos - GRA - ARR. 16:06.

10º) OF.1215 - 3 M-5 - PUÑAL - MK17 - GRA - 14:20 - Estrecho San Carlos - GRA - ARR. 16:06.

11º) OF.1216 - 3 M-5 - CORAL - 2 BR AON - SJU - 14:22 - Estrecho San Carlos - SJU - ARR.15:16 -

12º) OF.1217 - 3 M-5 - COBRA - 2 BR AON - NO SALE POR TEC.

13º) OF.1218 - 2 M-III - DARDO - MAGIC/MATRA - COBERTURA GAL 14:24 - MLV - GAL - ARR. 15:47 -

14º) OF.1219 - 2 M-III - FLECHA - MAGIC/MATRA - GAL - 14:30 -COBERTURA - MLV - GAL - ARR. 16:12 -

15º) OF.1220 - 4 A-4B - VULCANO - MK-17 - Estrecho San Carlos - GAL - No decolan por orden CFAS.

16°) OF.1221 - 3 A-4C - KALI - 3 BR - SJU - 15:10 - Estrecho San Carlos - SJU - No decolan por Orden CFAS.

17°) OF.1222 - 3 A-4C - MARTE - 3 BR - SJU - Estrecho San Carlos - SJU - No decolan por Orden CFAS.

OTROS MEDIOS QUE APOYAN LA OPERACION.

4. Los aviones KC-130 cumplen las siguientes tareas:

1°) KC-130 - PARIS - GAL - 08:56 - PCRA (52° 00'S - 66° 00'W) GRA - 17:40.

2°) KC-130 - ROMA - SCZ - 11!5 - PCRA (55° 00'S - 59° 00'W GAL - 13:10.

3°) Ambos KC reabastecen a las siguientes Ellas: NENE, TRUENO, ORO, PLATA, TABANO, LANZA Y TEJO.

4°) KC-130 ROMA - GAL 14:01 - PCRA (53° 40'S - 64° 00'W), para apoyar la operación de Super Estandard.

5. Los aviones de E y R y retransmisor cumplen las siguientes Tareas:

1°) OF.2178 - HS-125 - RAYO I - RETRANSMISOR CRV - 09:41 - PE CRV ARR. 15:12 -

2°) OF.2180 - HL-36 - RAYO 2 - RETRANSMISOR CRV 13:00 - PE CRV

3°) OF.2181 - L-25 - NIDO - CRV 14:37 - FL 350 "A" (49° 15'S - 60° 38'W) - ARR. 16:12.

4°) OF.2182 -35A - LORO - CRV 13:59 - ADO - FL 300 "B" (49° 27'S - 60° 51'W) - CRV - 16:40.

5°) OF.2183 - 35A - NARDO - CRV - 14:28 - FL 345 - ADO "C" - (49° 40'S - 60° 59'W) - CRV - 16:50.

6°) OF.2184 - 35A - ÑANDU - SJU - 14:25 - FL 310 - "D" - (49° 40'S - 61° 10'W) - SJU - 16:00.

7°) OF.2185 - 35A - CONDE - FL 330 - SJU 14:25 - "E" - (50° 00'S - 61° 18'W) - SJU 16:00.

8°) OF.2186 - 35A - FUEGO - CRV FL - 350- FRA 14:55 - "F" - (50° 09'S - 61° 29'N) - GRA - 16:10.

9°) OF.2190 - LR.LOG RAYO 2 - CRV 13:07-P.Espera - CRV - 18:18

10°) OF.2194 - 35A - ÑANDU - SJU - 16:40 - "D" - (49° 40'S - 60° 59'W) - SJU - 17:45.

11°) OF.2195 - 35A - CONDE - SJU - 16:40 - "E" - (50° 00'S - 61° 18'W) - SJU - 17:45.

SITUACION METEOROLOGICA.

6. Condiciones meteorológicas en el continente, nubosidad alta, post. frontal, viento del sector NO de moderados a fuertes, precipitaciones aisladas.

7. Condiciones en el area de Malvinas, nubosidad baja y media, quebrada, techo superior a 600 mts. con disminución del mismo a últimas horas del día, visibilidad superior a 15 Kms.

CONSTITUCION DE LAS ELLAS E INFORME SINTETICO DE LA MISION.

8. De acuerdo a información recibida son las siguientes:

1°) OF.1205 - PUMA - M-5 - CAP. CIMATTI, ler.TEN. RATTI, CAP.RODHE, encuentran en la navegación condiciones meteorológicas adversas, no logran completar la reunión con un avión LEAR para guiado.

2°) OF.1206 - POTRO - M-5 - CAP.MORENO, TEN.VOLPONI, CAP. ROBLES, no se logra realizar reunión con avión LEAR por condiciones meteorológicas desfavorables y poca luz.

3°) OF.1207 - LANZA - A-4B - ler.TEN.VELAZCO, TEN ROBLEDO, ALF. BARRIONUEVO - Regresó por fallas de generador el guía y el 2 y 3 se unen a la Ella TEJO, no se visualizó ningún buque enemigo.

4°)OF.1208 - TEJO - A-4B - ler.TEN.FILIPPINI, CAP.BERGAMASCHI, TEN. AUTIERO - a los 43' de vuelo, el número 2 regresa a GAL, a 20NM. del punto inicial se incorporan el LANZA 2 y LANZA 3, llegan a la zona del OM. y no encuentran el mismo, no se logró enlace con el OCAT sino a la salida del OM., se tuvo problemas de visibilidad por sol de frente.

5°) OF.1210/1211 - TRUENO y NENE - Al fallar el avión delguía Ella CAP.PALAVER y al caerse el N° 3 de la Ella NENE, de la escalera ler.TEN. CACHON, se forma una sola Ella NENE - 4 A-4B CAP. CARBALLO, ALF.GOMEZ, ler.TEN. GUADAGNINI, ler.TEN.RINKE, no encontró al KC-130 en el punto preestablecido, solucionado esto y finalizado REAV. se dirige a MLV., llega con poca visibilidad, va al punto 1 y 2, en el estrecho observó un helicóptero LYNK, al que únicamnete pudo tirarle el 4 sin resultados, frente a la Bahía San Carlos 2 fragatas que comienzan a tirarles, giran a la derecha y observan otro helicótero detenido con cajas alrededor, con rumbo Sur efectúan un 360° ingresando al canal el N° 1 y 2 pegados al acantilado, el N° 3 y 4 hacen circuito de espera, el N° 2 observa que 6 segundos antes que le efectúen fuego, al N° 1 haciendo impacto sobre el acantilado estimándose que podría haber sido tocado gira a su izquierda hacia la Isla para eyectarse- el 2 prosigue con su ataque y lanza contra el barco de la izquierda sin conocer el resultado, el N° 3 y 4 inician su ataque, ingresa en primer término el 4 y pierde de vista al 3, lanza su bomba contra una fragata tipo Amazón con un helicóptero en su popa, y al salir del canal y estar sobre el estrecho observa a su derecha un buque grande, (posiblemente el CANBERRA), iniciando el regreso. El uno que parecía averiado prosigue al ver que los comandos le responden, se encuentran con intenso fuego de AAa. y misiles.

7°) OF.1212 - PLATA - 1er.TEN VAZQUEZ - ALF. ISAAC, 1er.TEN.CASTILLO. El Nº 3 regresa por combustible y se suspende la tarea por no ubicar el KC-130 para REAV.

8°) OF.1213 - ORO - 4 A-4C - CAP.ALMOÑO, ALF.MARTINEZ, TEN.PAREDI. El guía "abortó" al DEP., continuando el 2 y 3 la misión, cuando llegan al punto de REAV. el mismo le daba a la Ella PLATA. Su posición a 12NM. de MLV., luego de un momento le fué pedida nuevamente su posición y le dió 12NM. de TANGO (GAL) ante este problema y evidente desencuentro se aborta la misión. Se le asignó un código IFF que no puede ser selectado.

9°) OF.1214 - DAGA - M-5 - CAP.CIMATTI, 1er.TEN RATTI, CAP. RODHE, el guía regresa por pérdida de combustible, se siguió al blanco y se observaron buques. Por VHF recibe que hay una PAC en el radial 250° y 110NM., el PUÑAL 2 informa la presencia de una PAC, luego el PUÑAL 1 al 2 y no recibe respuesta.

10°) OF.1215 - PUÑAL - M-5 - MY.MARTINEZ, TEN.VOLPONI, CAP. MORENO - El Nº 3 no decoló por falla, llegaron a la zona del blanco y no se encontró ningún buque, a la salida y volando a menos de 90 piés, escuchó al Nº 2 decir "Atento con los Harrier", luego vió una explosión y bola de fuego a 300 metros atrás y a izquierda y a 15 mts. del agua. Eyectó las cargas, y por combustible, luego los tanques.

11°) OF.1216 - CORAL - M-5 - CAP.DIMEGLIO, TEN.AGUIRRE, 1er.TEN.ROMAN, en la proximidad de la zona del blanco el OCAT RAYO, le avisó de la existencia de intenso fuego de AAa. en la costa, salgan en viraje por la derecha luego del AOT. Estima necesario una separación o establecer una hora sobre el OM. ya que a la salida del OM. se cruzó con otra sección de M-5 con gran peligro de colisión y que solo por advertencia de un numeral pudo evitarlo, tuvo información de movimiento de PAC en el sector y escucho la pérdida del PUÑAL 2 por impacto de un HARRIER.

12°) OF.1218 - DARDO - M-III - MY. SANCEHZ, 1er.TEN.PUIG, cobertura se realizó la misma S/N.

13°) OF.1219 - FLECHA - M-III - CAP. BALLESTEROS - CAP.CZERWINSKE, cobertura avión LEAR JET, se realizó S/N.

BALANCE.

9. El estudio de las mismas cumplidas arroja los siguientes porcentajes:

1°)	Aviones previstos	51	100%
2°)	Llegan al O.M.	7	13,8%
3°)	No llegan al OM.	11	21,7%
4°)	Suspenden por Orden	4	7,8%
5°)	Suspenden por MET.	12	23,5%
6°)	Suspenden por TEC.	10	19,5%
7°)	Suspenden por REV.	5	9,8%
8°)	Derribados	2	3,9%
			100%

10. La discriminación por tipo de avión se agrega como Anexo 1.

11. El informe del OCAT se agrega como Anexo 2.

CONCLUSIONES.

12. Considerando los informes de las misiones y ordenando los efectos se pueden extraer las siguientes conclusiones:

1°) Un elevado número de salidas que no llegan al blanco; siendo entre las diversas causas la más destacable los de orden técnico.

2°) Las PAC tienen ya un círculo que puede definirse como despegue y ascenso, se mantienen en altura hasta que coincidiendo con el ingreso de las Ellas descienden para mantenerse en rasante a la espera de la entrada o salida de los aviones.

3°) La moral y la capacidad de las tripulaciones a pesar de los derribos y las pérdidas sufridas sigue en aumento. Se evidencia un notable ascenso en la curva operativa de las tripulaciones.

4°) El avión M-5 siendo uno de los más afectados por los misiles de los Harrier, o de las baterías de tierra.

5°) A medida que transcurre el tiempo se hace más difícil salir sin grandes daños, de la zona del blanco. El hecho de que el enemigo dispusiera de tiempo para descargar el material lo llevó a armar mejor la defensa.

6°) Sigue teniendo vigencia el precedimiento operativo de atacar con bajo nivel.

7°) Todavía existen problemas para referir correctamente los blancos, y no se logra a veces explotar la información que puedan proporcionar las Ellas que saben de los OM.

AVION	PREVISTO	LLEGARON AL O.M.		SUSPENDIDO				PERDIDAS		
		ENCONT.	NO ENCONT.	ORDEN SUP.	MET.	TEC.	REV.	DERRIBOS	OTROS	
A-4B GAL	16	4	4	4		3		1		
A-4C SJU	12				6	1	5			
A-4Q GRA	5	3				2			1	
M-5 GRA	12		4		6	2		1		
M-5 SJU	6		3			2				
CANTIDAD	51	7	11	4	12	10	5	2	1	
PORCENTAJE	100%	13,8%	21,7%	7,8%	23,5%	19,5%	9,8%	3,9%		

22-MAY-82

SITUACION.

1. Luego que se estableciera una cabeza de playa en la zona de Puerto San Carlos el día 21-MAY-82 la Junta Militar imparte la Orden de atacar Puerto San Carlos, establecimientos y Puerto Sussex,en una operación conjunta con la Armada - Se asigna a Fuerza Aérea Puerto San Carlos y Puerto Sussex.

2. Se ordena configurar aviones A-4B y A-4C a la BAM GAL y BAM SJU. Se se apoyará esta operación con aviones KC-130 para REV., 1 OCAT y aviones para diversión. Se prepara una Ella de A-4Q.

DESARROLLO DE LA OPERACION.

3. Se emiten las siguientes Ordenes Fragmentarias:

1°) OF.1204 - 4 A-4C - LEON - 3 BRP - SJU - Pto.San Carlos - SJU - H.DEP.12:04 - H.ARR.14:45 -

2°) OF.1207 - A-4B - CHISPA - BR - GAL - Pto. San Carlos - GAL - H.DEP.15:22 - H.ARR. 18:20 -

3°) OF.1208 - 2 M-III - PITON- GAL - MLV - GAL - Cobertura - H.DEP. 14:42 - H.ARR. 16:03 -

4°) OF.1209 - 2 M-III - COBRA - GAL- MLV - GAL - Cobertura - H.DEP. 15:45 - H.ARR. 17:23 -

5°) AVION HS-125 - RAYO - CRV - P.ESPERA - CRV - H.DEP. 14:19 - H.ARR. 18:15 -

6°) KC-130 CACHO - CRV - 13:30 - PCRA - CRV - 17:30 -

CONSTITUCION DE LAS ELLAS E INFORME SINTETICO DE LA MISION.

4. Son las siguientes:

1°) OF. 1204 - LEON - A-4C - CAP. CAFARATTI, ALF. CONDRINGTON, 1er. TEN. URETA, ALF. BONO - Se suspende la tarea porque no pueden proseguir por condiciones meteorológicas adversas. Antes del despegue el guía suspendió por radio, despegan 5 aviones y regresa uno por orden - En el escape de la zona del blanco se observa un barco grande con dos chimeneas en popa y otra en proa color gris moviéndose a muy poca velocidad con rumbo Norte en zona entre Punta Peña Blanca y Rincón de San Martín aparentemente buques de desembarco por no habérsele observado pantallas de radar, fué visto por todos los numerales.
Las condiciones meteorológicas podrían haberse superado si se dispusiera de un OCAA, surge la duda que si en caso de poder operar se habrían atacado los OM. asignados, ya que no se tiene conocimiento de la señalización del OM y de la propia tropa.

2°) OF.1207 - Luego del REV quedó constituída una Sección de A-4B - CHISPA - CAP. VARELA y 1er.TEN. SANCHEZ - ingresan a la zona de MLV con techo bajos y visibilidad reducida, llegan al OM. por

navegación observada y a la estima - 10 segundos antes y en coincidencia con el OMEGA - tira las bombas y a los dos minutos le ordena al numeral que haga lo mismo-, en ese momento estan en visual girando a la izquierda y en el estrecho de San Carlos, ven dos fragatas detenidas orientadas hacia el Sur y a unos 500 mts. de la costa. el Nº 2 antes de avistarla observa un helicoptero SEA KING en vuelo a 200 mts. a su izquierda, girando a la derecha para evitar las fragatas ven a otro helicoptero rescatando dos personas de un bote.

3º) OF.1208 - 2 M-III - PITON - MY. SANCHEZ, CAP. CZERWINSKI, realizaron la cobertura en la zona, sin encontrar ningún enemigo en el radar, regreso S/N.

4º) OF.1209 - 2 M-III - COBRA - CAP. HUCK, CAP. BALLESTEROS, de acuerdo a lo ordenado se realizó búsqueda en el área sin comunicación con el CIC MLV. durante 25 minutos.
No hubo ecos en el radar ni tuvieron enlace con el OCAT - Regreso S/N.

METEOROLOGIA.

5. Zona frontal, orientada N/S en las provincias de Santa Cruz y Chubut, afectó con nubosidad baja y media la línea de la costa afectando a las Unidades.

6. Area Malvinas - Poco nuboso en las primeras horas, con buena visibilidad y vientos moderados y débiles sector O. Ultima hora de la tarde disminución del techo y aumento nubosidad con precipitaciones aisladas.

RESULTADOS.

7. Del análisis de las tareas realizadas se obtienen los siguientes porcentajes:

1º) A-4C -	previstos	6	100%
a) No decolan		1	16,5%
b) Llegan al OM.		4	67%
c) Regresan por TEC.		1	16,5%
2º) A-4B -	previstos	4	100%
a) No decolan		-	-
b) Llegan al OM.		2	50%
c) Regresan por TEC.		2	50%
3º) M-III -	previstos	4	100%
a) No decolan		-	-
b) Llegan		4	100%

4°) Balance general

a) Aviones previstos	14	100%
b) Aviones que no decolan	1	7%
c) Aviones que llegan al OM.	10	72%
d) Regresan por TEC.	3	21%

CONCLUSIONES.

8. Se extraen las siguientes conclusiones:

1°) Las condiciones meteorológicas no favorecen la operación, pese a que los vuelos se realizan en baja cota.

2°) Surge la necesidad de disponer de un OCAA en la zona del blanco en condiciones meteorológicas desfavorables, puede ser que se suspenda la tarea por no identificar correctamente al OM.

3°) Se comprueba la utilización de los helicópteros en vuelo estacionario para alerta temprana, lo que limita significativamente las operaciones.

DIA 21-MAY-82

MATERIAL DISPONIBLE.

1. Se mantiene la siguiente dotación:

1°) A-4B
2°) A-4C
3°) M-5
4°) M-III
5°) 7 MK62
6°) 2 KC-130
7°) I.A.58

DESARROLLO DE LAS OPERACIONES.

2. Durante la madrugada del día 21 se verifican los movimientos que hasta el presente estaban realizando material de la flota inglesa consistente en aproximaciones para bombardear instalaciones, así se verifican las siguientes operaciones:

1°) 01:00-MLV informa que a las 23:00 2 destructores avanzan y cañonean al N de la península de San Luis, finalizan a las 00:30, en la misma 2 helicópteros apoyan una operación comando a 5/7NM. de DARWIN, con lanzamiento de bengalas.
Se ataca un puesto de observadores aéreos (POA). La aproximación se hizo a pié, es rechazado por parte de Ejército.

2°) 05:20-MLV observa un eco en R° 082° y 14NM.

3°) 08:15-MLV informa que tiene 5 barcos, 3 cuidando la entrada al estrecho, N de San Carlos y 2 disparando sobre la costa. Se estima la posición del PAL en R° 050 y a 110 NM., los movimientos de PAC aproximada a MLV.

4°) 09:05-MLV informa que hay un barco operando sobre DARWIN.

5°) 09:25-Hay un desembarco en la zona de Puerto San Carlos, y otro al N de DARWIN, en el canal, hay una PAC cubriendo el desembarco.

3. Ante esta situación se ordena la salida de las siguientes misiones:

1°) OF.1181 - 3 M-5 - ÑANDU - 1 MK17 - GRA-MLV-GRA- DEP.09:44 - ARR. 11:20 - N° 2 se eyecta en final de tiro.

2°) OF.1182 - 3 M-5 - ~~PARDO~~ perro - 1 MK17 - GRA-MLV-GRA- DEP.09:45 - ARR. 11:24 - S/N.

3°) OF.1183 - 3 M-5 - LEON - 1 MK17 - SJU-MLV-SJU- DEP.09:55 - ARR. 11:21 - Falla 1 avión por TEC.

4°) OF.1184 - 3 M-5 -ZORRO - 1 MK17 - SJU-MLV-SJU- DEP.09:53 - ARR. 11:34 - S/N.

1

5°) OF.1185 - 2 M-III - AGUILA - MAGIC - GAL-MLV-GAL- DEP. 09:56 - ARR. 11:59 - S/N.

6°) OF.1186 - 2 M-III - CONDOR - MAGIC - GAL-MLV-GAL- DEP. 10:01 - ARR. 11:19 - S/N.

4. Mientras se cumplen estas OF. se configuran aviones A-4B y A-4C para operar en un segundo empleo.

5. La información preliminar es que en la zona de Puerto San Carlos, donde se observan varios buques que están operando en esa zona, hay intensa AAa. y fuego con misiles.

6. Se ordena que al regreso los aviones sean nuevamente configurados.

7. Se emiten las siguiente OF. remarcándose la necesidad de atacar en grupo de 8 aviones, 2 Ellas de 3 y una Sección.

1°) OF.1187 - 3 A-4C - TERO - 1 MK17 -SJU-MLV-SJU- DEP.11:17 - ARR. 13:47 - 2 TEROS regresan por falla de REAV.

2

2°) OF.1188 - 3 A-4C - PATO - 1 MK17 -SJU-MLV-SJU- DEP.11:25 - ARR. 13:47 - El PATO 3 regresa por fallas de REAV.

3°) OF.1191 - 2 A-4C - RONDO- 1 MK17 -SJU-MLV-SJU- DEP.11:38 - ARR. 13:47 - 1 avión regresa por REAV.

8. De estas salidas debido a fallas de los aviones, el RONDO restante se une al TERO y con los 2 aviones que quedan forman una ELLA que que se dirije al OM; regresando únicamente 2 aviones.

9. Se emiten las siguientes OF para aviones A-4B.

1°) OF.1189 - 3 A-4B - MULA - 1 MK17 - GAL-MLV-GAL- DEP.11:28 - ARR. 13:42 - MULA 3 regresa por falla - ARR. 12:24.-

3

2°) OF.1190 - 3 A-4B - PICO - 1 MK17 - GAL-MLV-GAL- DEP.11:34 - ARR. 14:05 - Regresa numeral por falla en el REAV.

3°) OF.1192 - 2 A-4B - PALO - 1 MK17 - GAL-MLV-GAL- DEP.11:30 - ARR. 13:42 - El N° 2 regresa por TEC.

10. Con estos aviones se producen las siguientes variantes: Como la Ella MULA sigue con 2 aviones y la Sección PALO con uno, este último se integra a la Escuadrilla.

11. La información que se obtiene de estas salidas es que los blancos se mantienen en sus lugares, ninguno puede visualizar que hubiera efectivamente un desembarco y posibles desplazamientos de buques en la Bahía de Puente Martinez.

12. Se ordena el segundo empleo de los aviones M-5 con las siguientes OF.:

4

1°) OF. 1193 - 3 M-5 - CUECA - 1 MK17 - GRA-MLV-GRA- DEP.13:55 - ARR. 15:28 - No regresa el N° 3 aparentemente accidentado en la aproximación.

2°) OF.1194 - 2 M-5 - LIBRA - 1 MK17 - GRA-MLV-GRA- DEP.13:55 - ARR. 15:28 - Regresa el guía por falla de la turbina.

13. El avión que queda de la Sección LIBRA se integra a la Ella CUECA.

14. Los aviones M-III siguen realizando coberturas sobre MLV, se ordenan la siguiente salida:

4

1°) OF.1200 - 2 M-III - CICLON - MAGIC - GAL-MLV-GAL- DEP.14:39 - ARR. 16:18 - S/N.

15. Se ordena el segundo empleo de los aviones A-4B con las siguientes OF.

5°

1°) OF.1196 - 3 A-4B - ORION - 1 MK17 - GAL-MLV-GAL- DEP.13:33 - ARR. 15:36 - S/N.

2°) OF.1197 - 3 A-4B - LEO - 1 MK17 - GAL-MLV-GAL- DEP.13:34 - ARR. 15:41 - S/N.

16. Los aviones A-4B y A-4C son empleados sin realizar REAV. salvo al regreso y cuando es necesario se mantiene un avión KC-130 en espera.

17. Se emiten las siguientes OF. para mantener la acción sobre la zona:

6.

1°) OF.1198 - 3 M-5 - RATON - 1 MK17 - SJU-MLV-SJU- DEP. 14:00 - No regresaron.

2°) OF.1199 - 3 M-5 -LAUCHA - 1 MK17 - SJU-MLV-SJU- DEP. 14:05 - ARR. 15:45 - S/N.

3°) OF.1201 - 3 A-4C - RASPON - 1 MK17 - SJU-MLV-SJU- DEP. 15:57 - ARR. 17:29 - S/N.

4°) OF.1202 - 3 A-4C -CHOCLO - 1 MK17 - SJU-MLV-SJU- DEP. 15:59 - ARR. 17:32 - 1 avión no salió por TEC.

5°) OF.1203 - 4 A-4B - MATE - 1 MK17 - GAL-MLV-GAL- DEP. 16:15 - ARR. 18:36 - S/N.

CONSTITUCION DE LAS ELLAS E INFORME SINTETICO DE LA MISION.

18. De acuerdo a determinado son las siguientes:

1°) OF.1181 - Ella ÑANDU - CAP. RODHE, TEN. BEAN, CAP. SANETT - Se atacó un buque situado en la zona del blanco el lanzamiento del uno es corto, el N° 2 se eyecta en final, la bomba del N° 3 larga - Intensa actividad de AAa. y de misiles,de los 6 aviones que entraron solo 1 recibió un impacto. Se hizo disparos de cañones sobre la cubierta se observa un desembarco, apoyado por los buques. - El N° 2 es el TEN. BEAN.

2°) OF.1182 - Ella PERRO - 3 M-5 - CAP. MORENO, TEN. VOLPONI, MY. MARTINEZ - Se atacó fragata tipo 42 - Se estima 1 impacto en la misma, hubo AAa. y disparo de misiles no muy efectivos, el 1 y el 3 no realizan tiro con cañones - en general la meteorología 4/8 de nubes medias.

3°) OF.1183 - LEON - 3 M-5 - CAP. DIMEGLIO - TEN. CASTILLO. Se efectuó únicamente con 2 aviones, que atacan, uno a una fragata T-42 con 2 bombas y el otro con una bomba y cañones a otro buque-ambos dieron en el blanco sin poder precisar los resultados - Se recibió fuego de AAa. sin resultados.

4°) OF.1184 - ZORRO - 3 M-5 - CAP. DIAZ, TEN.AGUIRRE, CAP. DELLEPIANE - Unicamente un avión pudo tirar con cañones sobre una fragata tipo 42, no salieron las bombas, al recibir fuego de AAa. y en la vertical del OM un numeral recibió impacto de pequeñas esquirlas.

5°) OF.1185 - AGUILA - 2 M-III - CAP. HUCK, ler.TEN. SELLES. - Realizaron la sombrilla aérea sobre MLV sin enlace con el CIC no tuvieron ningún blanco en el radar FL350/400 - al N° 1 se le dispara un misil Matra por error de selección de panel - regresan S/N.

6°) OF.1186 - CONDOR - 2 M-III - MAY.SANCHEZ, ler.TEN.MAGGI. - Se amplió sombrilla aérea, no hubo enlace con el CIC MLV - FL entre 350 y 400 - no se tuvo ningún blanco en el radar - regreso S/N.

7°) OF.1187 - TERO - A-4C - ler.TEN.CASTILLO - TEN.LOPEZ. El Jefe de Sección regresa por falla de REAV. y el numeral se une a la Ella PATO, se estima por información que haberse eyectado al recibir impacto de un misil en la aproximación al OM.

8°) OF.1188 - PATO - A_4C - CAP. ALMOÑO, ALF. MARTINEZ,1er.TEN.MAN - ZOTTI - El N° 2 regresa por falla de REAV. No se llegó al OM., ni se vieron buques, en la aproximación por presencia de un avión enemigo. Se ordena la eyeccción de las cargas y efectuar el es - cape, mientras ello ocurría se pudo observar un avión propio en llamas y otro que no se puede determinar que chocaba contra el suelo. El N° 3 le ordena al 4 que se eyecte al ser alcanzado por un misil, resultando al mismo aparentemente exitoso.
Asimismo le ordenó al N° 2 que fué impactado por otro misil,que se eyectara sin poder comprobar el resultado.

9°) OF.1191 - RONDO - A-4C - CAP.GARCIA, ALF.ISAAC, el N° 2 se quedó en la puesta en marcha por lo que salió solo y se unió a la Ella PATO - El OCAT informa que hay vuelos de PAC enemigos y San Carlos se encontró con 2 aviones SEA HARRIER de frente, hace viraje a la derecha, pasándole un misil por debajo que hace impacto en el N° 4, le ordena que se eyecte lo que fué aparentemente exitoso, al hacer el viraje le pasó por debajo otro misil que impactó en el otro avión, le pidió al piloto que se eyectara lo que no pudo comprobar si lo hacia. Al mismo tiempo vió a la izquierda a unos 400 mts. una explosión que puede ser un SEA HARRIER.

10°) OF.1189 - MULA - 3 A-4B - CAP.CARVALLO, TEN. RINKE,ALF.CARMONA - Sobre la Bahía de San Julián, regresa el N° 2, por nevedad de transferencia - Siguen el 1 y el 3 - En el estrecho San Carlos, encuentran un buque de gran tamaño, el guía por falla de radio, interpreta que es propio y no tira, y si lo hace el 3, pero sin conocer el resultado, regresando a GAL y sobre la costa Este del estrecho ubican una fragata, recibiendo intenso fuego de artillería, no obstante ingresa al blanco lanzando sus bombas, observando con giro a la izquierda que a los 34 segundos aproximadamente hacía explosión el buque estiman el impacto sobre cubierta, regresando observan otro buque, pero no tuvieron fuego de AAa. Un numeral de la Sección PALO se integra a la Ella.

11°) OF.1190 - PICO 3 A-4B - CAP. PALAVER, TEN.GALVEZ, 1er.TEN. GUADAGNINI - Llegan a la zona del OM. y recorren el canal San Carlos de Sur a Norte sin encontrar ningún buque.

12°) OF.1192 - PALO - 2 A-4B - 1er.TEN.CACHON, ALF.GOMEZ, regresan por falla en el REAV.

13°) OF.1193 - CUECA - M-5 - CAP. MIR GONZALEZ, TEN. BERNHARDT, 1er. TEN.LUNA, posteriormente se les unió el LIBRA 1 y el CUECA 3 pasó a ser LIBRA 2. En la navegación claro e ilimitado en la zona del blanco 8/8 50 mts. con lluvia, ataque sobre un buque, con cañones impacto sobre cubierta no hubo interceptación, al guía le dispararon un misil a la salida del ataque y avisado por el 3 quebró a la derecha y el mismo siguió de largo. El N° 2 hizo impacto con cañones y el lanzamiento de la bomba a 300 mts. El CUECA 3 que pasó a formar el LIBRA,no regresó- Hubo AAa., los misiles no estaban bien dirigidos.

14°) OF.1194 - LIBRA - 2 M-5 - CAP. ROBLES, CAP. CIMATTI. El N° 2 regreso por trepidaciones en la turbina. El guía se integró con la Escuadrilla CUECA y el N° 3 de CUECA pasó a ser LIBRA 2, en la zona del blanco atacaron a una fragata T-42, probable impacto altura de la línea de flotación y vió los impactos del avión que le precedía sobre la cubierta, a la salida le avisa al CUECA 1 que le había tirado un misil el que logré evitar con un viraje a la derecha. Posterior al descenso para el OM. en condición de 8/8 y rasante debieron pasar por un valle y entre 2 cerros, el LIBRA 2 impactó con un cerro por falta de visibilidad.

15°) OF.1196 - ORION - A-4B - ler.TEN VELAZCO, TEN OSSES, TEN.ROBLEDO. Por regreso del guía el N° 2 y 3 pasan a integrar la Ella LEO - atacan una fragata T-22 la que resulta hundida. Hay intenso fuego de artillería y el ataque se realiza en escalonado táctico.

16°) OF.1197 - LEO - A-4B - ler.TEN FILIPPINI, ALF. VOTTERO, TEN ANTIERO - Se le integra posteriormente el ORION 2 y el ORION 3 - zona del blanco Puerto San Carlos, se observa una fragata tipo 22 que trataba de ocultarse en un acantilado, todos lanzan sus bombas, regresando a GAL, el guía observa una gran explosión y humo sobre cubierta, se estima hundido, cuando volvían ven un buque de gran porte que podría ser el "FEARLES".

17°) OF.1198 - RATON- M-5 - CAP. DONADILLE, MY. PIUMA, ler.TEN.SENN. No regresan. Interceptados y derribados por Harriers en la aproximación, a 2' del OM.

18°) OF.1199 - LAUCHA- M-5 - MY. PUGA, ler.TEN. ROMAN, ler.TEN. CALLEJO - Se efectuó el ataque con cañones sobre una fragata tipo 21, se estima impacto de un numeral, otro avión lanzó 2 bombas sobre la parte más prominente del buque más grande que se tuvo al frente, al que se le disparó también cañones. El guía cree que hizo impacto con el mismo armamento sobre otro buque. No le salieron las bombas sobre el OM. Vieron una fragata sola. Dentro del brazo San Carlos había 5 buques en formación defensiva, no se identifica el tipo, pero eran de diferentes tamaños.

19°) OF.1200 - CICLON - 2 M-III - CAP. CZERWINSKI, ler.TEN.PUIG, se realizó sombrilla en enlace con el OCAT (RAYO). Se le asigno nivel 400 pero no se pudo alcanzar porque a los 30.000 piés había estado de condensación durante la navegación y sombrilla se mantuvo FL 290. S.

20°) OF.1201 - RASPON - A-4C - CAP. CAFFARATTI, TEN LUCERO, se llegó a la zona del OM. se sobrevoló el mismo y no se detectó buques enemigos.

21°) OF.1202 - CHOCLO - A-4C - CAP. PIERINI, ler.TEN. URETA y TEN. MENDEZ. Se sobrevoló zona del OM. sin observar enemigos.

22°) OF.1203 - MATE - CAP. VARELA, TEN ROCA, TEN MAYOR, ALF. MORONI, la Ella sobrevoló la zona N del estrecho San Carlos en Punta Co rrentada, y no avistaron ningún buque enemigo, llegar al OM. con el crepúsculo y con poca visibilidad, al regreso atravesaron zonas con lluvia.

EVALUACION ATAQUES A.R.A.

19. Aproximadamente 10:00 Hs. 1 MC-33 en persecución de 1 helicóptero avista 12 buques en Bahía San Carlos y atacó 1 destructor a muy corta distancia con una salva de 8 x 5 pulgadas ZUNI y cañoneo 30MM., observando impacto y llamas.

20. A las 11:05 Hs. 6 A-4Q Mh SE C/U entran al estrecho San Carlos por su boca Sur y a través de Puerto Fox inician regreso por autonomía y chubascos, sin encontrar blancos.

21. A las 15:00 / 15:15 Hs. aproximadamente - 6 A-4Q C/4 MK.82 SE C/U.

1°) 3 A-4 lanzaron en reguero sobre un DD/FG - ubicado en proximidades de los islotes TYSSEN.

a) N° 1: 1 impacto directo en popa.

b) N° 2: 1 impacto directo en el centro con llamas y explosión.

c) N° 3: Lo vió hundirse en llamas y lanzó sobre los restos.

2°) Perseguidos por SEA HARRIER:

a) N° 1: (CC PHILIPPI): Se eyectó en proximidades Puerto Howard. Se observó paracaídas abierto.

b) N° 2: (TF MARQUES): No regresó, no hizo ninguna comunicación.

c) N° 3: (TN ARCA): Se desprendió de 1 SEA HARRIER, próximo a Puerto Argentino, no pudo bajar una pata del tren y efectuó eyección controlada, siendo rescatado S/N.

22. 3 A-4Q lanzaron en reguero sobre un destructor recostado sobre margen derecha boca Sur del estrecho de San Carlos, recibiendo fuego AAa. de otros 2 buques en su margen izquierda. No observaron misiles.

1°) El N° 1: Lanzó el reguero centrado, con impactos muy próximos.

2°) El N° 2: 1 impacto muy cercano con explosióneen el agua.

3°) El N° 3: No pudo apreciar.

Regreso sin novedad.

SITUACION METEOROLOGICA.

23. Un centro de baja presión al Sud Oeste de Tierra del Fuego creciendo con un frente frío orientado Norte/Sud al Oeste de la Cordillera que producía precipitaciones y nubosidad baja en esa zona - Area del blanco, despejada a poco nubosa en las primeras horas, paulatinamente, aumento de nubosidad con algunas precipitaciones. Techo superior a los 600 mts.

OTROS MEDIOS QUE CONTRIBUYEN A LA TAREA

24. Se dispone para la operación los KC-130 que realizan las siguientes tareas, con el personal y material que se detalla:

1°) TC-69 - PESA - VCOM. LITRENTA (CTE.) , CAP. DESTEFANIS (2° PIL.), MY. MENSI (NAV.).

2°) TC-70 - TIGRE - VCOM.CABANILLAS (CTE.),MY. MARTINEZ (2° PIL.), VCOM. SPERANZA (NAV.).

a) Apoyo - para REAV de las Ellas TERO, PATO, MULA, PICO Y PALO, DEP.06:36 - ARR. GAL. 13:20.

3°) Apoyo para aviones A-4 al regreso de AOM. - DEP.GAL : 14:02 - Punto de control de Reabastecimiento Aéreo (PCRA) GAL: 18:25.-

SALIDAS DE DIVERSION Y RETRANSMISOR.

25. Son los siguientes:

1°) OF.2136 - HS. 125 - RAYO - RETRANSMISOR - CRV - Punto de espera CRV. - H-DEP. 09:30 - H-ARR.14:00 - S/N.

2°) OF.2138 - 2 LR35 - PUA - FL 300 - CRV - 11:26 - A (51° 30'S - 63° 00W), descenso, FL20 posterior SCZ -ARR 13:40 Hs.

3°) OF.2139 - 1 LR35A - PONCHO - FL 300 - GRA - 11:36 - A (54° 00'S - 61° 00'W), descenso con R° 70° a FL 20 - regreso a GRA - ARR. 12:50 Hs.

4°) OF.2140 - LR36A - LONG - RAYO - RETRANSMISOR CRV - 13:29 - Punto de espera CRV - ARR. 17:04 Hs.

5°) OF.2141 -2 LR35A - PUA - FL 300 - SCZ - 13:53 A (47° 30'S - 61° 00'W) - Descenso con R° 070° - FL 20 - posterior SCZ - ARR. 15:18 Hs.

6°) OF.2142 - LR35A - PUA - EXPLORACION - DEP.GRA - 09:39 Hs. - ARR GRA - 11:35 Hs.

7°) OF.2143 - LR-35A- bajo control del CIC GRA, para guía de Ella.

8°) OF.2144 - HS-125 - RAYO 1 - RETRANSMISOR FL 400 - CRV DEP - 15:42 Hs. - ARR.CRV 19:08 Hs.

9°) OF.2145 - 235A - FUEGO - SCZ - 16:10 A (48° 30'S - 62° 00'W) - DESCENSO R° 150 - FL 20 - ARR.CRV. 18:10 -

10°) OF.2146 - 135 A - PONCHO - GRA - 16:10 Hs. A (53° 30'S - 61° 00') DESCENSO R° 060° FL 20 ARR GRA - 17:53 Hs.

BALANCE.

26. Del estudio del material disponible y el cumplimiento de las tareas se obtienen los siguientes porcentajes:

1º) A-4B

a) Salidas previstas	20	
b) No salen por TEC.	2	10%
c) Derribados	--	---
d) Regresan	18	100%
e) Efectividad	Buena	

2º) A-4C

a) Salidas previstas	14	
b) No salen por TEC.	5	35%
c) Derribados	2	22,5%
d) Regresan	7	78,5%
e) Efectividad	Buena	

3º) M-5

a) Salidas previstas	23	
b) No salen por TEC.	2	8,5%
c) Derribados	5	23,5%
d) Regresan	16	76,5%
e) Efectividad	Buena	

4º) M-III

a) Salidas previstas	6	
b) No salen por TEC.	--	100%
c) Derribados	--	100%
d) Regresan	6	100%
e) Efectividad	No actuaron	

BAJAS DE MATERIAL.

27. Se establecen los siguientes porcentajes:

1º) A-4C	-	2	20%
2º) M-5	-	5	29%
3º) A-4B	-	-	0%
4º) I.A.58	-	1	20%
5º) M-III	-	-	0%

DISPONIBILIDAD ACTUAL DE MEDIOS:

28. Se estipulan el siguiente saldo:

1°) Dotación anterior : 47

2°) Derribados : 7

3°) Quedan : 40

4°) Porcentaje de pérdida : 15% en 1 día -

DAÑOS ESTIMADOS AL ENEMIGO.

29. De acuerdo a la información, disponible y el interrogatorio de las tripulaciones se estiman los siguientes daños al enemigo:

1°) 3 Fragatas hundidas.

2°) 2 Sea Harrier derribados.

3°) 3 Fragatas averiadas.

4°) 1 buque de desembarco averiado.

5°) 2 Sea Harrier dudoso.

30. La actividad de la PAC enemiga se refleja en 17 ploteos entre las 09:00 y las 17:20 siendo el mayor número simulténeo de aproximadamente 12 a 16 aviones.

CONCLUSIONES.

31. Del análisis de las tareas analizadas y los informes de cada uno de ellos se arriba a las siguientes conclusiones:

1°) El procedimiento operativo es apto para cubrir el ataque de los aviones, e impide una adecuada reacción y defensa del enemigo.

2°) Algunas Escuadrillas no cumplen con la orden impartida para que desde el punto 1 hasta el AOM, esten en la frecuencia del OCAT a fin de recibir modificaciones o encaminamientos sobre el blanco.

3°) Se deja establecido que debe existir una diferencia para el reabastecimiento con el KC-130 y la que se empleará para el enlace hasta el OM., esta debe permitir el enlace con el OCAT.

4°) El CIC debe actualizar permanentemente la posición de los PAC al OCAT, ya que de esta manera se puede asesorar a las Ellas sobre las coordinaciones que tendrá sobre el OM.

5°) Se estima que no toda la Ella pasa a la frecuencia del OCAT, sino únicamente el guía y a veces el avión retransmisor no tiene conocimiento del desarrollo de la navegación.

6°) El CIC tiene demora para informar la situación de las PAC y esto se nota más cuando se pide alguna aclaración por ejemplo: altura, velocidad, etc., se estima que se debe a que el transmite está alejado del radar.

7°) En la tramitación de las OF. se debe hacer llegar todos los datos al OCAT, cuando en las mismas no figure la hora de entrada al OM. deberá ser solicitada a la BAM o estimada por operaciones hacerla llegar por HF al OCAT.

8°) Algunas Ellas tienen dificultad para apuntar ya que los blancos aparecen sorpresivamente lo que solo le permite tratar de apuntar y lanzar el armamento.

9°) En general las bombas quedan cortas, esto puede ser motivado por las "G" positivas aplicadas en el momento de lanzamiento para poder pasar sobre el OM.

10°) Unicamente una Ella tuvo el problema de salinización, este quedó superado al cruzar una nube.

11°) El sistema M-III no fué efectivo, los aviones del mismo no pudieron integrarse con el CIC MLV, puede ser un problema de equipamiento, pero es fundamental que haya un efectivo contacto para el guiado dentro del area de cubrimiento del radar MLV.

12°) Los misiles se ven y pueden evitarse no se descuenta que los mismos sean disparados en forma aproximada y la puntería no es por lo tanto, la óptima.

13°) En base al blindaje del material naval inglés se estima conveniente usar bombas de menor peso y si modificar la configuración con 1 MK17 por la de 3/4 BRP/ MK82 de 500 Libras.

14°) Hay un elevado porcentaje de fallas técnicas en el sistema A-4C.

15°) Las pérdidas de aviones M-5 son altamente significativas.

16°) Del análisis de los efectos logrados se considera buena efectividad en la operación de los sistemas de armas.

17°) Una apreciable cantidad de aviones HARRIER o SEA HARRIER en servicio - (estimada en 12 ó 14 aviones).

18°) La bomba Mk 17 vuelve a demostrar que cuando es correctamente lanzada y los mecanismos actúan puede hundir un buque.

19°) Sería conveniente que los corredores de entrada y salida a los OM. no se repitan en forma constante porque el enemigo estaría esperando la entrada de los aviones.

INFORME DEL OCAT DIA 21-MAY-82

VCOM. D. ALEJANDRO C. TORRES
MY. D. AMANDO MEDINA

1. La actividad desarrollada por el OCAT. es la siguiente:

1º) 09:50 Hs. - Se le confirma a ÑANDU el OM.

2º) Se hace enlace con la Ella PERRO.

3º) ÑANDU informa saliendo - Dice haber visto 7 u 8 buques separados aproximadamente 5 NM. entre C/U.

4º) PERRO llama y luego se interrumpen las comunicaciones.

5º) ÑANDU informa la eyección del Nº 2.

6º) No hay enlace con la Ella PERRO.

7º) 10:40 Hs.- La Ella LEON informa que sale S/N. atacó a una fragata pero no pudo ver impactos de bombas.

8º) PERRO informa que sale sin novedad atacaron a 2 fragatas y creen haber hecho impacto.

9º) Se trata de hacer enlace con el ZORRO, pero no es posible.

10º) Hay llamado de CONDOR - CONDE y BUITRE - No se tienen computados esos movimientos.

11º) 10:52 Hs. - manteniendo la posición, seguimos sin enlace con el ZORRO.

12º) 10:55 Hs. - Regresan las Ellas a CAMA.

13º) 11:30 Hs. - Se tiene conocimiento que la Ella ZORRO está próxima al aterrizaje. - Se comprueban muchas comunicaciones durante el REAV.

14º) 11:40 Hs. - TERO - confunde a OCAT como el reabastecedor (enlace)

15º) 11:50 Hs. - MULA y PATO reabastecen antes, debido a que la Ella TERO no puede encontrar al KC-130.

16º) 12:07 Hs. - Se une la Ella TERO con la Ella PICO, debido a que algunos aviones tienen fallas en el REAV. - Siguen como TERO. Hay confusión por momentos. Se hacen demaciados enlaces. Aparecen los PUAS en la frecuencia. - Son aviones de DIVERSION. TRIGO avisa de la presencia de PAC en MLV, información que se retransmite.
Se confirma el OM. a la Ella MULA.

17º) 12:54 Hs. - PATO informa próximo al Punto 1 los MULAS pasan a una frecuencia interna PATO está en ruta correcta al OM.

18º) 13:00 Hs. - Se escuchan gritos que vieron HARRIERS, "me tiraron" o "me pegaron". - Uno se eyecta - Hay alguien que dice que un SEA HARRIER hizo impacto contra el suelo detrás del que se eyectó - Posición, al Sur del cerro Independencia en la Gran Malvina-

La Ella regresa - La Ella PATO, nos confirma que de la Ella TERO, lo que pudieron completar el REAV. se unieron a la misma y el resto regresó - Confirma la eyección del PATO 2 y PATO 4, a uno de los numerales no le salió la bomba, luego es eyectada.

19º) Se logra enlace con la Ella MULA, el numeral 2 regresa sin saber nada del guía - confirma que atacaron.

Hacen enlace los PICO van en ascenco por combustible, no visualizaron el OM. Se requiere a la Ella PATO el lugar de eyección.

2. Se despega a las 16:00 Hs. para relevar al RAYO 2, en general la actividad es la siguiente:

1º) Los aviones no encontraron los OM.

2º) No se respeta el silencia de radio.

3º) Se evidencia una falta de coordinación.

4º) Regreso 19:30 Hs.

DIA 13-MAY-82

DIVERSION

O.F. Nros. 2078 / 2979 /2080

1.-

O.F. Nº 2078 - 2 LR 35 - BAGRE - FL 300 - CRV / 50.00S - 66º 00W / "A" 5040S - 62º 30W - FL 20 - Viraje Izquierda - H.DES. - H.ARR. .-

---

2.-

O.F. Nº 2079 - 2 LR 35 - CONDE - FL 300 - SJU / "B" 51º 35S - 62º 30W / Descenso a FL 20 - Viraje Derecha - SJU - H.DES. - H.ARR. .-

---

3.-

O.F. Nº 2080 - 2 LR 35 - FUEGO - FL 300 - GRA / "C" 53º 00S - 61º 30W / Descenso a FL 20 - Viraje Izquierda - GRA - H.DES. - H.ARR. .-

---

4.-

Se coordinó esta operación con el movimiento de un avión NEPTUNE de A.R.A., a los efectos de mantener un mayor control de la zona.

5.-

Operación completada S/N.-

13/MAY/82
OF 2078
2079
2080
MDP
EPU
VIE
TRE
CRV
SJU
SCZ
GAL
GRA
A
50°40S - 62°30 W
B
C
OF 2080
PTO ARG.
45°
50°
60°
65°
55°

12-MAY-82

TAREA: DIVERSION PARA APOYO OPERACIONAL

MEDIOS A EMPLEAR FAS 10 LJ-35A

OF N° 2062 - 2063 - 2064 - 2065 - 2066

1 avión KC-130 DURO para REV

OTROS MEDIOS: Avión Neptune ARA

---

1. OF 2062 - 2 LR-25 - BAGRE - CRV 07:07 Hs. a 48°45'S, 61°58'W con FL 300 ("A") posterior descenso a FL 20 viraje a la derecha vuelo durante 30' y ascenso a FL 200 CRV - H ARR-. 09:45

2. OF 2063 - 2 LR-35 - CARDO - CRV 07:31 a 49°00'S, 67°30'W FL 300 luego a "B" (50°18'S, 62°40'W) posterior descenso a FL 20 viraje derecha vuelo por 20' con R° 280° Ascenso - CRV - H ARR. 09 50

3. OF 2064 - 2 LR-35 - LEON - CRV 07:09 Hs. 51°12'S, 67°12'W FL 300 posterior "C" (51°20'S, 63°00'W) viraje descenso a FL 20 CRV - ARR. 10:17

4. OF 2065 - 2 LR-35 - CONDE - SJU 07:45 Hs. a 52°15'S, 67°40'W FL 300 posterior "D" (52°14'S, 62°55'W) viraje descenso a FL 20 SJU H ARR. 09:35

5. OF 2066 - 2 LR-35 - FUEGO - BAM GRA 07:56 Hs. 55°00'S, 64°50'W FL 150 a 54° 50'S, 61°10'W ascenso FL 300 a "E" (54°40'S, 60°55'W) descenso a FL 20 regreso a GRA H ARR. 09 43

6. Avión ARA NEPTUNE 08:00 Hs. DEP GRA hacia "A" (52°25'S, 58°20'W) luego a "B" (54°35'S, 58°20'W) posterior GRA.

7. 1 KC-130 - DURO - 08:15 Hs. decola de GAL ascenso a FL 160 luego desciende a FL 80 en 53°00'S, 64°30'W.

DESARROLLO DE LA TAREA:

8. Como en otras se determina un recorrido convergente de las secciones de LR-35 con un descenso simulando un vuelo bajo, a fin de alertar a la CIC, se estimaba un piquete radar cercano a MLV. Se afectan aviones que deben realizar diferentes rutas para simular salidas desde las BAM del continente - (Anexo ALFA).

9. La actividad fue normal y correcta pero no lograron su objetivo ya que a diferencia de otras oportunidades no lograron hacer decolar la PAC. El empleo de 10 aviones en forma simultánea pero cuyo punto se retomó de acuerdo con las coordenadas establecidas lo colocaba a aproximadamente 200 NM o más del PAL como para lograr el decolaje de los Harrier. En función de este detalle se decide realizar las mismas tareas con seis aviones pero penetrando más en la zona de MLV.

INCONVENIENTES CON KC-130:

10. La SOTA requiere se coordine la operación del KC-130 en oportunidad que deban prestar apoyo a los S.Etendard de la Armada ya que realizan frecuentes salidas y operan sin que se concrete la operación.

11. Del análisis realizado y ordenado simultáneamente a ambos medios el decolaje llegan a el punto de control de reabastecimiento aéreo (PCRA) con una diferencia máxima de 35' en cuyo lapso un OM podría desplazarse 16 NM, más la demora del avión al OM, si el procedimiento se realiza en dirección al blanco estos tiempos se acortan.

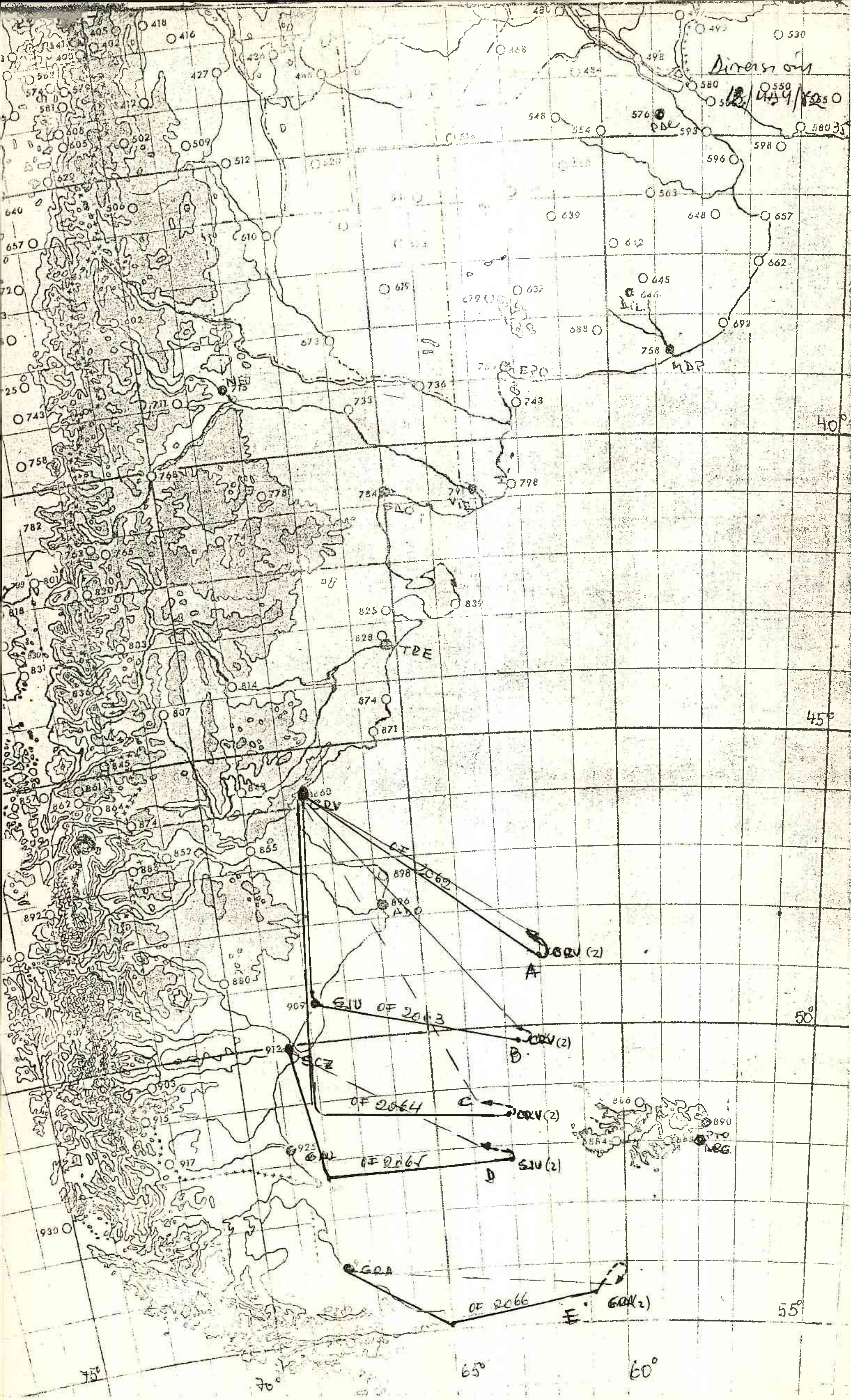
12. La mayor dificultad a este procedimiento estriba en que al momento del DEP falle el KC-130 con lo cual se anula toda la tarea.

13. La ventaja estriba en que se evita el consumo de las horas de vuelo, fatiga de las tripulaciones y mayor exposición del material a las incursiones enemigas.

14. Se consideró para ordenar los tiempos anteriormente mencionados los siguientes parámetros:

1°) KC-130 distancia de GAL al PCRA 200 NM velocidad 250 Kts tiempo para el DEP 10', tiempo de navegación 00:50 Hs. - Total: 01:00 Hs.

2°) Super Etendard - distancia de GRA a PCRA 140 NM velocidad 420 Kts, tiempo para el DEP 5', tiempo de navegación 00:20 Hs. - Total: 00:25 Hs.


CRV
CF 2062
ADO
CRV (2)
A
SJU OF 2063
CRV (2)
B
SCZ
OF 2064
C
CRV (2)
OF 2065
SJU (2)
D
GRA
OF 2066
GRA(2)
E
TRE
NEU
MDP
40°
45°
50°
55°
75°
70°
65°
60°

Anexo Alfa

12-MAY-82

TAREA: DIVERSION, E Y R

MEDIOS EMPLEADOS: 6 LR-35

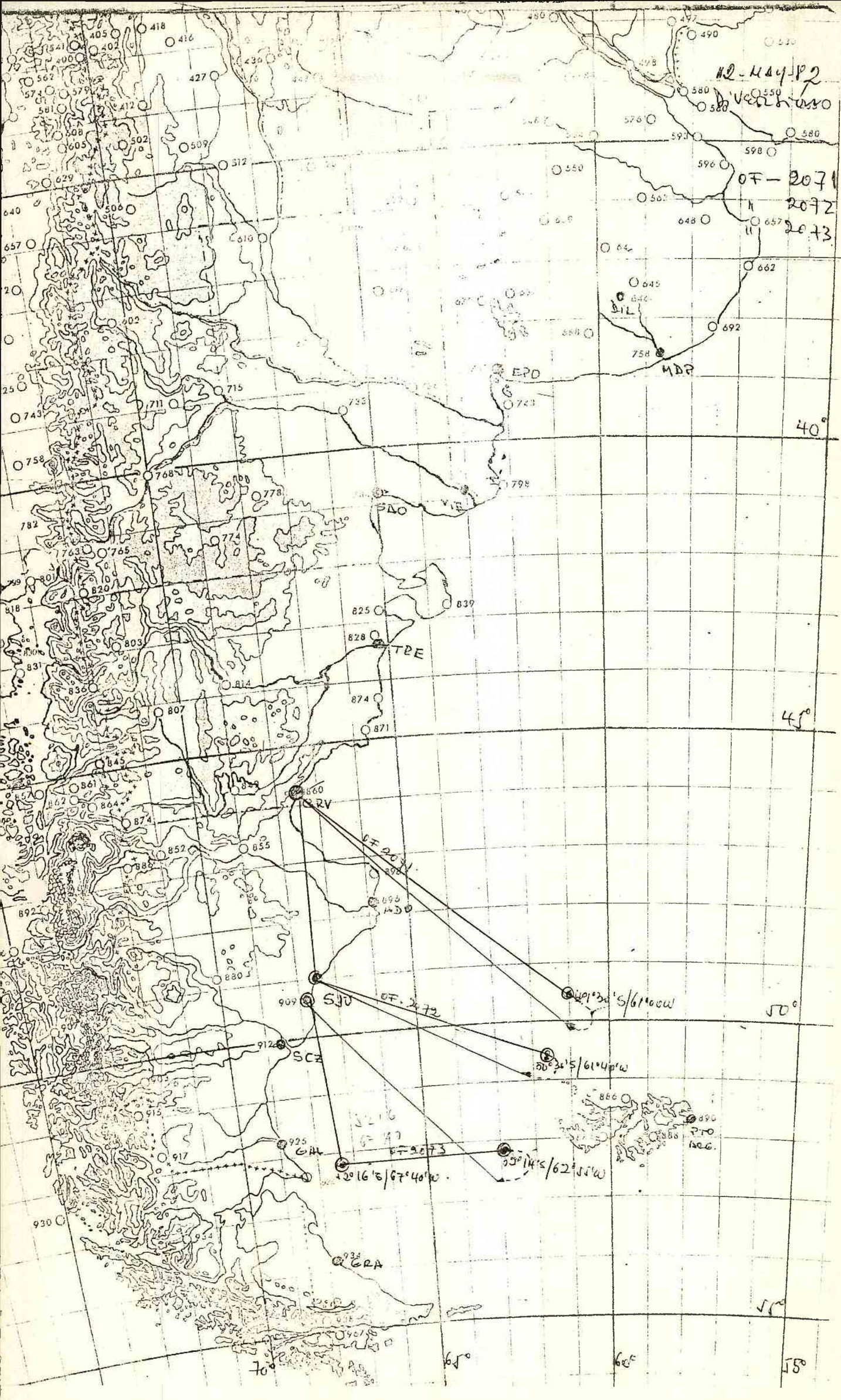
1. OF 2071 - 2 LR-35 - BAGRE - CRV 14:45 Hs. a 61°00'W, 49°30'S con FL 380 posterior descenso a FL 20, regreso CRV 16:45 Hs. - FL 300.

2. OF 2072 - 2 LR-35 - CARDO - CRV 14:06 Hs. a 50°30'S, 61°40'W con FL 300 posterior descenso a FL 20, regreso CRV 16:39 Hs.

3. OF 2073 - 2 LR-35 - LEON - CRV 14:01 Hs. a 52°14'S, 62°55'W con FL 300 posterior descenso a FL 20, regreso CRV 17:23 Hs.

DESARROLLO DE LA TAREA:

4. En razón que durante la mañana del día de la fecha se emplearon, 10 aviones para intentar hacer decolar la PAC y no se logró ese objetivo, porquè se estima que su retorno fue prematuro, esta tarea será realizada nuevamente con 6 aviones incrementando las NM a recorrer en idéntica ruta. No obstante esto, no se logran resultados apreciables de acuerdo a los informes de misión.


12-MAY-82
OF-2071
2072
2073
MDP
EPO
SAO
TRE
RV
SJU
SCZ
GRA
40°
45°
50°
55°
70°
65°
60°
55°

12-MAY-82

MATERIAL AFECTADO A LA TAREA.

1. Comprende los siguientes medios:

1°) 4 A-4B - OF 1177 - CUÑA -1 MK17 - 1000 Lbs. - GAL-OM-GAL
2°) 3 M-5 - OF 1178 - FORTIN-1 MK17 - 1000 Lbs. - GRA-OM-GRA
3°) 3 M-5 - OF 1179 - FIERRO-1 MK17 - 1000 Lbs. - GRA-OM-GRA
4°) 4 A-4B - OF 1180 - ORO -1 MK17 - 1000 Lbs. - GAL-OM-GAL
5°) HS-125 - OF - RAYO - Avión OCAT.
6°) 2 KC-130 - DURO - Para REV.

DESARROLLO PREVISTO DE LA TAREA.

2. En función de la información facilitada por MLV a las 10:00 Hs., que observan 2 buques en radial 202° y 14NM., se decide el ataque con 2 Ellas de A-4B y 2 Ellas de 3 aviones C/U. de M-5, con bombas de 1.000 Libras y 25/30" de retardo.

3. Se determina la hora de ataque H= 14:00 Hs. y un intervalo entre escuadrillas de 5'.

4. Se apoyará la operación con 2 aviones KC-130 que en formación reabastecerán a 8 A-4B a los efectos de disminuir los tiempos de llegada y a su vez mantener un ataque continuado sobre el OM - Fr. KC-130 119.7 / 129.0 /131.0.

5. Toda la operación será dirigida por un OCAT en vuelo quien tendrá autoridad para modificar la misma en caso necesario - Fr. de trabajo 118.7 / 128.0 / 130.0.

6. En la BAM GRA se preparan únicamente 2 secciones de M-5 por error de receptor de la OF, en lugar de 2 Ellas de 3 aviones. Hay fallas técnicas en 3 aviones y el Jefe de BAM ordena la suspensión de la misión por lo que únicamente quedan en vuelo para realizar la operación, 8 aviones A-4B.

7. Se recibe información que el CIC MLV da el pasaje de 2 Harrier aparentemente en reconocimiento fotográfico.

8. La hora de DEP. de la Ella CUÑA fué 12:30, sin novedad. Los aviones reabastecedores y el OCAT se encontraban en los puntos prefijados para la operación.

9. La hora de DEP. de la Ella ORO fué 12:52, sin novedad. Se dirigen al PCRA (Punto de control de reabastecimiento aéreo).

10. El REV. de la Ella CUÑA fué normal y se dirigen al OM., no se toma más contacto con la misma hasta que el N° 4 informó de su regreso luego de haber perdido contacto con el 1 y el 2, e informa el derribo del N° 3.

EFECTIVIDAD.

20. Se estima buena, por información no confirmada de avería sobre los OM.

CONSTITUCION DE LAS ELLAS E INFORME DE LA MISION.

21. La Ella CUÑA estaba constituída por el siguiente Personal: ler.TEN.BUSTOS, TEN.IBARLUCEA, ler.TEN.NIVOLI y ALF.VAZQUEZ.

22. De acuerdo a lo determinado por el informe del ALF.VAZQUEZ que fue el único en regresar, todo el vuelo fue normal, realizando, posterior al REV., una navegación rasante hacia MLV. Los objetivos fueron encontrados y se le asignó, de los 2 el más chico. Perdió de vista a la Sección guía. Volaba a unos 300 mts. a la derecha. Recibiendo fuego de AAa. 7 u 8 MN. antes del OM, de lo que se dió cuenta por los rebotes en el agua, pero pasado el mismo estaba calmo.

23. El numeral 4 estima que tiró la bomba antes de tiempo.Luego inicia el regreso, realiza el aterrizaje sin novedad.

24. La Ella ORO estaba constituída por el CAP.ZELAYA,TEN.ARRARAS, TEN.GAVAZZI y ALF.DELLEPIANE; todas las actividades previas al despegue fueron normales, salvo la variación de horario para decolar antes. REV con el KC-130 normal, la navegación rasante los llevó por problemas del omega del guía, a salir un poco más al Norte.El guía, a la vista de Puerto Argentino cambia bruscamente de dirección para evitar la AAa. Divisan los blancos y se dirigen a los mismos de acuerdo a la distribución hecha por el guía. Los 4 aviones lanzaron sus bombas, el Nº 1 debió realizar un viraje a la derecha para seguir a su blanco y estima que su bomba pasó por la popa del mismo, el Nº 2 cruza por debajo del guía y estima que tiró corto. El Nº 3 realiza, de acuerdo a la declaración del Nº 4, una puntería normal y luego de pasar grita "VIVA LA PATRIA" y considera que hizo impacto. El Nº 4 realiza su puntería con problemas de mira, y estima que no hizo impacto.

25. Luego del ataque el guía intenta reunir la Ella, el 2 salió hacia la izquierda y el resto, a la derecha, cuando el Nº 1, 3 y 4 volaban sobre las islas rasante, el 4 observa el desprendimiento de parte del fuselaje del Nº 3, inmediatamente, el avión choca contra el suelo, no hay eyección.

26. El aterrizaje de la Ella se hace sin novedad.

27. Se agrega como Anexo "BRAVO", la declaración tomada por personal del Departamento Operaciones, a los tripulantes del día 12-MAY-82.

28. Se agrega como Anexo "CHARLIE" el informe producido por el OCAT.

CONCLUSIONES.

29. Del análisis realizado, se extraen las siguientes conclusiones:

11. La Ella ORO cumple el REV sin inconvenientes y finalizada la navegación se ubican más al Norte de lo previsto. El Jefe de Ella, a la vista de Puerto Argentino, inicia un rápido viraje hacia el Sur para visualizar el blanco. El ataque se realiza tratando de mantener lo determinado en la RPV.

12. Concretado el mismo, en el regreso, el ORO 4 informa que se desprende una parte de la estructura al Nº 3 y lo vé caer sin que efectúe la eyección del piloto.

13. El OCAT orientó a la Ella ORO para que en su corrida final tengan la dirección correcta para la ubicación del OM.

14. De la Ella CUÑA regresa únicamente el Nº 4 y su aterrizaje se realiza a las 14:42 Hs.

15. De la Ella ORO regresan 3 aviones, aterrizando a las 15:57 Hs.

16. Se Decide en el transcurso de esta operación la posible utilización del siguiente material en apresto: 6 M-5 con 2 BRP y 8 A-4C con 1 MK17 de 1.000 Libras por esta razón se ordena que los 2 KC-130 que luego del primer REV estaban en circuito de espera SJU, se dirijan al siguiente punto 50º 30'S 64º 30'W.

17. Finalizada la tarea a las 15:00 Hs. se ordena el repliegue del HS-125 OCAT, aterrizaje S/N.

18. 14:40 Hs. se ordena el aterrizaje de los aviones KC-130 a BAM CRV (15:52) y a la BAM GAL (15:37).

RESULTADOS.

19. Esta tarea determina los siguientes porcentajes:

1º) Aviones ordenados	14	-----	100%
a) Aviones que decolan	8	-----	57,5%
b) No salen por TEC	3	-----	21,5%
c) Por orden	1	-----	7%
d) No alistados	2	-----	14%
2º) Aviones que decolan	8		
a) Aviones que atacan	8	-----	100%
b) Aviones que regresan	4	-----	50%
c) Probable AAa.	1	-----	12,5%
d) Se desconoce	2	-----	25%
e) AAa. del ENO	1	-----	12,5%

1°) Hubo inconvenientes para la correcta interpretación de la OF transmitida a la BAM GRA, donde alistaron 4 aviones en lugar de 6.

2°) Se pretendió adelantar los tiempos previstos de salida, para acortar los intervalos entre Ellas A-4B, lo que causó inconvenientes en la realización de la misión.

3°) Se asignaron frecuencias de VHF que correspondía a la principal y alternativa de Punta Arenas.

4°) No se mantiene el silencio de radio durante el REV, hecho ya destacado a las Unidades.

5°) Se estima que la caída del ORO 3 se debe a la AAa. propia. Puede tambien deberse a una falla que derive de un impacto durante el ataque. Se carece de mayor información

6°) No se tiene el control de la AAa. por parte del CIC MLV.

7°) Los aviones tienen dificultad para visualizar los OM, por salinización de los parabrisas, y la mira resulta inutilizable.

8°) Existen problemas para una correcta predicción del tiro al no computarse la velocidad del blanco.

9°) Hay una tendencia general a descender demasiado luego del ataque, lo que puede ser peligroso por colisión contra el agua.

10°) La información suministrada por el CIC MVL al momento de las operaciones debe ser más clara y explicativas posibles.

11°) Las escuadrillas llegaron con diferencia de tiempo que no permitieron una concentración del esfuerzo. Asimismo la distancia entre los integrantes de las Ellas permitió, en el caso de la Ella CUÑA, un tiempo adicional para que sean seguidos por la AAa.

12°) La Ella que atacó desde el mar hacia la Isla fué la que tuvo derribos producidos por la AAa. de los buques.

PROPOSICIONES.

30. A efectos de mejorar las condiciones de ataque, se propone:

1°) Cuando se transmita una OF se colacione la misma, en sus aspectos más significativos.

2°) Mantener el esquema previsto originalmente en la OF, salvo que las circunstancias determinen una modificación de extrema importancia.

3°) Realizar un mayor control sobre las frecuencias a utilizar, a los efectos de no tener inconvenientes en las comunicaciones ni se comprometa la seguridad de las mismas.

4°) Insistir en las directivas emanadas a las Unidades sobre la necesidad de un silencio radioeléctrico estricto, con la finalidad de no delatar todo el movimiento, o alertar a la PAC o elementos que tengan capacidad AAa.

5°) Realizar las coordinaciones necesarias con MLV para que exista una información más fluída de las operaciones y que esto permita conocer desplazamientos que de alguna manera den oportunidad de control de las piezas de AAa. Asimismo debe hacerse hincapié en que los corredores de entrada deben ser respetados por las tripulaciones.

6°) Las Unidades revisarán sus procedimientos operativos y considerarán las oportunidades en que se formó la película de sal que, en definitiva, tornó inoperativa la mira, Asimismo evaluarán los resultados de esta operación para que las tripulaciones incluyan dentro de las condiciones de mira y puntería, la velocidad de desplazamiento de los OM.

7°) La información que proporciona el CIC MLV al OCAT debe ser precisa para que no tenga dificultad en la ubicación del blanco a las Ellas. En general esto debe ser coordinado antes de las tareas, determinando cuales serán los elementos y puntos que se tomarán como referencia.

8°) Con respecto a este último inciso, la posición y desplazamiento corresponde a la que provea el radar del CIC. Sería necesario utilizar el OCAA para que si es posible en una operación ya planificada, facilite información por observación directa de la situación.

9°) Se estudien y adopten las medidas que eviten la formación de sal en los parabrisas.

10°) Se ordenen todos los ataques desde la Isla hacia el mar, lo que dificulta el normal funcionamiento de la AAa. de los buques.

CUÑA 4 - (ALFEREZ VAZQUEZ)

12:20 - Llega orden fragmentaria - Todo normal máximo silencio radioeléctrico - Punto 1 - enlace con OCAT - (RAYO) - Se informa Punto 2.

Rº 160 para visualizar el ON.

Se establece silencio absoluto hasta el KC-130 (DURO) el 3 y 4 desacoplan - idem para 1 y 2 informa el KC, ascenso a FL 200.

30 NM antes, desde el punto 1 se coloca Rº 62º con escalonado táctico derecha.

El Nº 3 dice al guía que nos abriéramos a la derecha por sobre DARWIN - Llegamos a la Bahía de FITZ-ROY.

RAYO (OCAT) le indica al guía coloque Rº 182º y 12 NM (esto se refiere a la posición del blanco).

No hubo enlace - ponga Rº 182º - es la posición más fresca que tenemos.

En la RPV se estableció 300 mts. entre numerales, en el Rº 182 había un poco de niebla, a la derecha tenemos los buques que van con 200/300 mts. de distancia entre ellos mismos, el de la derecha es el más grande hay fuego antiaéreo y el visor está con una película de sal, en la corrida final va a 30º y a 500 mts. un fogonazo, lo derribaron al 3.

Rasante siempre salimos en el viraje a 90º tiro un poco atrás y levanto con viraje izquierda y "G" negativa me coloco rasante contra el agua, pero por muy poco no impacta.

A 30" da motor a pleno y escuchó, CUÑA reunión o eyección fue a la salida del ataque.

Coloca Rº 270º rasante con 5.100 Lbs. de flujómetro hasta que tiene 4.100 Lbs. de combustible, ascenso a FL 250 y regreso.

A 40NM. pedí VOR, en final no veía la pista por la luneta central y el limpia parabrisa no funciona y no conoce exactamente el área de vuelo.

El lanzamiento fué lo más bajo posible y con el Piper' antes que toque la línea de flotación.

Estimo que la bomba cayó corta.

ORO 1 - (CAPITAN ZELAYA)

RPV - Normal sin problemas, la orden fragmentaria llega con tiempo como para planificar la tarea.

Se requiere anticipar la hora de despegue, pero, se solicita mantener lo previsto.

Decolaje a la hora prevista, llegue al REAV. con 3' de retraso por OMEGA F/S - Se siguió lo mismo.

Formamos, solicito abandonar en ese momento, se autoriza y salimos tratando de ganar 4'.

Saco la carta para calcular y llego al punto 1 con atraso de 2' - mantengo 450 Kts. en lugar de 420 Kts. Se desubicó un poco pero luego se acomodó y ve que estaba un poco desplazado, la visibilidad no era buena y el parabrisas tenía una película de sal.

Dió el punto 2 y se le respondió,cuando levanto ví Puerto Argentino y realicé viraje a Rº 100º 10NM a la izquierda queda punto 2. No tenía contacto el OM a 1'40"o 2' tenía que ver el blanco, a los 40" - Vió a los barcos - Vuelvo a virar a la derecha y apunto al medio a 7NM. empieza a sentir el ruido de explosiones y comienza a apreciar que la velocidad de desplazamiento es más rápida que lo que pensaba, está bien compensado para el bombardeo - llegué a la cola del barco 1 ó 2 metros antes y no pudo corregir, el 2 cruza por abajo y tira a la izquierda el 3 y el 4 al de la derecha.

Levanté y ví a los barcos a la derecha algo revolvió el agua, era grande a 1.000 Ft, bajé de nuevo - coloqué Rº 300º.

El 4 tira los tanques por diferencia de combustible y lo hace a la salida.

El derribo del 3 fué por cruzar arriba de DARWIN, a la ida vió DARWIN a la izquierda y al regreso a la derecha, en el estrecho de San Carlos, hay un barco negro con cabina blanca navegando hacia el N.

Estimo necesario:

1º) No modificar los tiempos en la navegación.

2º) No salir sobre tierra (DRW).

3º) La ruta de punto 1 al 2 muy cerca de DRW.

ORO 2 - (TENIENTE ARRARAS)

RPV - Normal, se remarca no hablar y mantenerse pegado al agua - cambio de avión por falla.
REAV. - Sin novedad.

Iniciamos el descenso tiempo ilimitado 3/8St. en algunas zonas molestaba bastante _ forma y mira a todos lados, no seguia la navegación.

A pleno y manteniendo la formación, el ORO dió punto 1 y luego punto 2 a los 30" de esta posición el ya estaba en la fila y vió los barcos, el más chico adelante, eran de color azulado se veían bien - observa una hilera de salpicaduras en el agua y esquirlas - tiran mucho, las primeras quedan 300 mts. cortas y luego no ví más ,los barcos no se visualizan a través de la luneta central, el Nº 1 a la derecha apunta al buque izquierdo, el guía no va más bajo de los 7 metros.

Se concentró en la altura y distancia del lanzamiento, no siente temor y motiva por mirar, mira por el costado - El obstáculo más grande es el radar, en el buque más grande - la bomba no se fué larga puede ser corta, con motor a pleno da 500 Kts. a 45º del guía con 90/100 Mts. - Coloca 6 negativa y se pega al suelo - viraje a la izquierda - Escucha al Nº 3 - "VIVA LA PATRIA" - viraje y rumbo a 240º. - 2' después del ataque el guía empieza a buscar a los integrantes de la Ella. Pasa por el costado de los barcos - El mar está calmo con fuertes cortantes de viento, hay agua en suspención que no lo deja ver.

Pasé sobre las Islas - en la desesperación fué que se pega al agua en la bahía y no ve bien 2 ó 3 veces estuvo cerca de chocar contra el agua.

No justifica tirar las bombas y luego estrellarse contra el suelo.

Luego de 10' ve un avión de izquierda a derecha, a pleno sin bombas da 550 Kts, el dice tener menos combustible, recibe 680 KC en rasante en MVL.

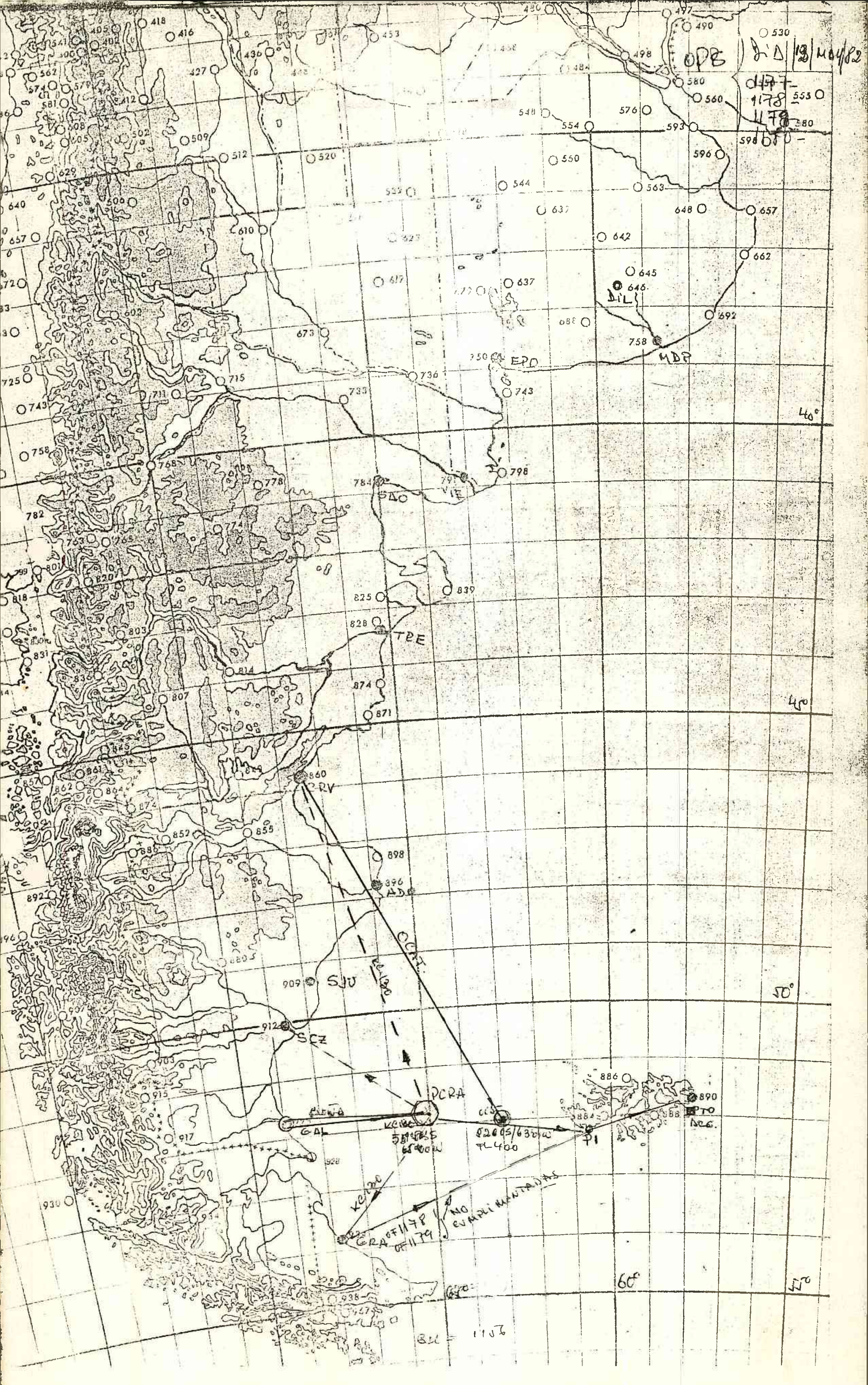
Entra a la final de ILS porque no veía la pista - los blancos desde lejos se ven bien y no tiró por mira porque no se veía

ORO 4 - (ALFEREZ DELLEPIANE)

En la reunión previa al vuelo se recuerda las zonas prohibidas - En la reunión con el KC-130 y luego del trasvase tiene 2.800 Lbs. de indicación en tanques externos pero como a veces no son confiables estimó que no habría problemas.

A partir del descenso tenía 1.000 Lbs. menos de combustibles y decido seguir adelante - llegamos a las Islas e iniciaron el rasante, había mucha bruma, me encontré con barcos grandes, y que el 1 y 2 no atravesaban - Entramos en la corrida final, creo que vi a DARWIN - luego veo a Puerto Argentino - antes de entrar a final, desde lejos veo a los 2 buques, tenía que mirar por el costado.

En la RPV habían determinado 100/200 metros de separación y en un ángulo de 40° - El barco asignado es el de la derecha - No veo la explosión por el retardo de la bomba - Efectúo la puntería a la mitad del ON., viene fácil, a 7NM. comienza el fuego antiáereo, me concentro en el vuelo - el blanco se desplaza rápidamente y a distancia de tiro estaban a la cola, tiro, me inclino a ver que no le pegué - El barco tenía un helicóptero grande redondito lo salto y sigo al frente . - El 1er.TEN.GAVAZZI, le pegó al barco, la mira no se podía usar, veo el barco y sigo derecho, a pleno, no controlo la velocidad; hice viraje a la derecha y ví al Nº 3 le apunta y lo sigue, tiene 0,74 MACH, eyecta los tanques y lo alcanza - Vuelven entre 4 y 6 minutos, rápido a .8, me había alejado a 400/500 mts. y veo que una parte del tubo de chorro a la derecha se desprende algo negro y el avión del 3 gana a la derecha y se estrella contra el suelo - Como lo tenía adelante me confié en él - En ese momento me puse a ver donde estaba - Traté de corregir el Rº para alejarme de las Islas, le aviso al guía - no quería levantar, seguía rasante y le informo al Nº 1 que asciendo, tenía 2.300 Lbs. de combustible. Cortó turbinas con 400 Lbs. y estima que no iría más en las navegaciones, sobre las Islas.



OPB
Día 13 MAY/82
1177-
1178
1179
DIL
MDP
EPD
SAO
VIE
TRE
CRV
AD
SJU
SCZ
GAL
PCRA
PI
PTO ARG.
FL 400
GRA
OF 1178
OF 1179
NO CUMPLIMENTADAS
40°
50°
60°

INFORME DEL OCAT / DIA 12-MAY-82

11:55 - Puesta en marcha.

12:07 - Despegue.

12:42 - DURO informa que se encuentra en el punto de REV.

12:50 - Contacto de VHF entre CUÑA y DURO.

13:14 - Llegamos al punto de reunión con los KC-130. Orbitando sobre ellos 1000 piés arriba.

13:24 - VERDE informa posición 182/12NM.

13:26 - Pide TORO si ORO puede atacar a las 14:05.
ORO solicita reabastecer de inmediato. Se notan muchas comunicaciones.

13:28 - Se transmite a Ella CUÑA la última posición del OM.

13:30 - VERDE informa que el OM se corrió 2 NM. al SUR. Se informa a la Ella CUÑA.

13:32 - VERDE nos informa que en el Rº 250 a 40NM. hay dos "PERROS". Nos alejamos por indicación de VERDE.

13:35 - VERDE pasa Meteorología de DARWIN a MLV (visibilidad 8 a 10Km. y 600 mts. techo).

13:47 - VERDE informa que ya no hay "PERROS". Realizamos nueva aproximación al punto de espera.

13:50 - Interferencia en las comunicaciones (118.7) (Punta Arenas). ←

13:52 - Se llama a Ella CUÑA pero no hay respuestas.

13:54 - ORO informa en PUNTO 1.

14:12 - VERDE da nueva posición de ON 186°/13NM.

14:13 - EL Nº 1 (ORO) dice que no le pudo pegar. Hay otras comunicaciones que se interfieren.

14:15 - "CUÑA 4 sin contacto con el resto de la Ella". Informa DURO.

14:15 - Nueva posición de los ON 178°/16NM. (pasada por VERDE).

14:15 - El CUÑA 4 volviendo a "CAMA".

14:18 - El ORO 4 informa al guía, que el Nº 3 es derribado.

14:21 - El ORO 1 dice "llegando al Canal San Carlos".

14:24 - Se acerca un numeral al ORO y éste preguntó Sos vos TURCO?
Alguien dice "no, soy . . . . . ."

14:26 - Un numeral del ORO informa 2600 Lbs.

///.-

///2.-

14:26 - El ORO 1 le dice ponga 240° y Fl 410.

14:26 - Otro numeral informa 3800 Lbs.

14:28 - VERDE informa que el OM está en el 171 a 17 NM. con Rº 100°.

14:33 - VERDE da nueva posición del OM 166°/17NM.

14:35 - Un ORO informa 1800 Lbs.

14:45 - Los ORO hacen comunicaciones entre ellos y deciden pasar a frecuencia de "CAMA".

14:50 - VERDE nos pide última posición del ORO 3 para iniciar búsqueda.

14:56 - VERDE pregunta por la Ella CUÑA.

15:00 - Nos ordenan regresar.

16:00 - ARR en CRV.

VERDE	:	CIC MLV
CAMA	:	BAM
DURO	:	KC-130
CUÑA	:	1ra. Ella A-4B
ORO	:	2da. Ella A-4B
TORO	:	CFAS

CONCLUSIONES A LA TAREA DEL DIA 12-MAY-82

1. Del análisis de la tarea del día 12-MAY-82 se desprende que:

1°) El 43% del material aéreo previsto no decoló por falla técnica. Se profundizará el estudio de las causas.

2°) Los procedimientos de ataque no fueron totalmente adecuados, ni normalizados, una escuadrilla inició el ataque desde la posición más desfavorable, es decir del mar hacia la Isla.

3°) Es posible aproximarse en vuelo bajo a los OO.MM., sin una detección que permita el apoyo de los aviones embarcados, ni la alarma temprana.

4°) El procedimiento de ingreso empleado bajo desde tierra al agua permite una una supervivencia aceptable, los 4 aviones salieron indemnes despues del ataque.

5°) Solo dos aviones fueron derribados por la AAa. enemiga, ambos en el procedimiento desde el mar hacia la Isla, otro por la propia AAa. de la BAM CONDOR y otro se desconoce los motivos exactos, no descartándose que sea la misma causa.

6°) Las Ellas no siguieron el itinerario fijado y sobrevolaron zonas prohibidas.

7°) En vuelo bajo, el parabrisas se cubre de sal, y dificulta la visualización del blanco e imposibilita la utilización de las miras. Este problema torna riesgoso el ARR. Se deberá intensificar la búsqueda de un procedimiento que impida la adherencia de sal al parabrisas.

8°) Se distribuirá en todas las BBAAMM la inteligencia realizada sobre cada misión y la experiencia que de ella se desprenden.

9°) Debe destacarse el espíritu de las tripulaciones para cumplir con la tarea ordenada, ya que pese a ser la primera misión, las condiciones adversas en el momento del tiro, la AAa. enemiga y el parabrisas con sal, todos los aviones trataron de hacer impacto sobre los blancos asignados y por los datos recibidos que se evalúan al momento, permite deducirse que fueron afectados los 2 buques enemigos.

10°) Del total de los aviones derribados hasta el día de la fecha el 40% obedece a la acción enemiga, el restante porcentaje abarca causas que van desde la propia AAa. hasta el exceso de celo en el cumplimiento de la tarea ordenada.

11°) A raíz de la experiencia recogida se ordena a las Unidades dependientes el desarrollo de tácticas de empleo en la fase final de ataque a fin de permitir la saturación del blanco y disminuir la posibilidad de impactos por misiles o AAa. enemiga.

12°) Tambien se incrementan las acciones para poner a punto al armamento más apropiado para este tipo de ataque.

13°) A la fecha se puede inferir que el ataque alcanzó el efecto deseado al quitar libertad de acción al enemigo, que hasta ese momento se aproximaba para realizar ataques de hostigamiento con artillería naval. Tampoco se descarta la posibilidad de haber afectado la capacidad operativa o logro de la destrucción total de algunos de los 00.MM atacados.

11-MAY-82

TAREA: Ataque a objetivos navales (AON)

MEDIOS EMPLEADOS: 2/3 MK-62
1 LJ-36 (guia al OM)
1 B-707 (avión para reconocimiento)

DESARROLLO DE LA TAREA:

1. En base a la información que en el día de la fecha un transporte de tropa estaría bajo el radio de acción de los aviones MK-62 se organiza la tarea para que se realice un reconocimiento del posible OM a fin de obtener seguridad en la operación; tarea a ser cumplimentada por el B-707 que operará desde EPO. Un LJ-36 con un OCAT a bordo será el guia al OM de la Ella/Sección de MK-62 para el ataque.

2. 05:55 DEP de CRV a TRE LJ-36 para traslado de la OF y coordinador que asistirá a la RPV (LV-L06) su indicativo será Buque 4 - ARR TRE 06:30.

3. El B-707 debe cubrir un rectángulo comprendido por las siguientes coordenadas - 48°02'S - 46°00'W; 46°20'S - 48°02'W; 48°20'S - 51°20'W; 50°10'S - 49°40'W. En este recorrido debe darse el nombre y bandera de todo buque, lograda una identificación positiva debe ascender a FL 370 rumbo al continente y luego de 15' descender para regresar y realizar un nuevo reconocimiento a efectos de fijar la posición. Esta será transmitida a TRE para ordenar el DEP de los MK-62 y 1 LJ-36 (Anexo A).

4. Despeque del Buque 3 (B-707) 05:29 - 07:12 se produce la primera información consistente en 2 ecos ubicados en las siguientes coordenadas: 48°25'S - 48°50'W y. 48°50'S - 47°05W. la meteorología en ruta 4/5 St. Los informes son los siguientes:

1°) 08:06 Buque 3 informa avistaje buque hospital UGANDA 48°35'S - 48°58'W - R°210°.

2°) 10:00 con 5 horas de autonomía remanente se ordena al Buque 3, que realice una hora más de búsqueda, vuelva al punto inicial del procedimiento y retorne.

3°) 11:35 Se pierde enlace con Buque 3, 11:42 se reanudan las comunicaciones, informa la posición del UGANDA 49°00'S - 51°15'W R°250 Veloc. 27 Kts, el eco chico a las 11:26 Hs, 49°10'S - 49°07'W R° 250 Velocidad 12 Kts.

4°) ARR del Buque 3 14:15 S/N.

RESULTADO:

5. La operación fue correctamente ejecutada en todos sus aspectos, incluso hubo una buena selección de frecuencia de HF para el enlace, el que solo se vió interrumpido por 7' cuando se descendió para identificar a los buques detectados.

6. Es necesario poseer una mayor información de inteligencia estratégica que permita conocer los medios en que se transporta el personal y necesario considerar que un error en la selección del OM podría haber tenido imprevistas consecuencias.

7. No se logró detectar ni identificar más buques que los mencionados.

Qué pasó con los MK 62?
El Uganda venía solo?

11 MAY 82

TAREA - DIVERSION

MEDIOS EMPLEADOS: 2 LJ-35A

1 KC-130

DESARROLLO DE LA MISION

1. Se prevé simular un reabastecimiento próximo en Isla de los Estados, luego una penetración en R "090º descenso a rasante y luego retorno con Rº270º a GRA. El KC-130 se mantendrá en vuelo para E y R.

2. Se emitió la OF 2058 para que 2 LJ-35A - indicativo CONDE, de GRA se dirija al punto 54º45'S 64º00W con enlace CIC GRA - Ascenso FL 300 luego a 55º 30'S - 62º 30'W - DEP de GRA 07:50 ARR 10:36 - Simula REV y disuasión a 55º 30'S - 61º00W Descenso en rumbo para 500 FL (30NM) viraje a la derecha y regreso con R 270º hasta 65º 00W ascenso a nivel de seguridad FL 50/70 a GRA.

3. El KC-130 ÑATO, DEP 07:06 para simular REV con la tarea 2058 CONDE finalizada esta operación se le ordena permanecer en espera para operación con S.Etendard de ARA.
No se concretó este requerimiento y realizan el ARR en GAL 10:56 hs S / N.

RESULTADO DE LA TAREA:

4. La operación se cumplió en un ciento por ciento sin problema, pero no se logró detectar ningún movimiento de la PAC desde el CIC MLV.

5. El KC-130 en su tarea de E y R no logró detectar buques.

P34

9-May

ANALISIS DE MISION

TAREA - Ataque a objetivos navales.

1. ANTECEDENTES DE ESTA TAREA: Surge de la necesidad de destruír los piquetes radar como contribución a la destrucción del OM principal (Portaviones) que es lo que se considera óptimo para el logro de la superioridad aérea.

2. Durante la mañana del 09-MAY se registraron vuelos de aviones coincidentes con el blanqueo ("empaste") de la pantalla del CIC MLV.

3. Se programaron una serie de salidas con aviones LR35A para realizar acercamientos a la Flota Britanica que obligara al DEP de los aviones Harrier.

4. La tarea 2045 DEP CRV 0106 llegó a MLV a las 02:36 al acercarse observan fogonazos que presumiblemente sea el cañoneo naval a MLV, cuando esta sección ingresó a la zona se suspendió el cañoneo, los buques se alejan y logra tambien el objetivo de hacer decolar la PAC.

5. La misión 2047 de diversión DEP 06:45 de GRA se le ordena el regreso por interceptación cuando estaban a 80NM de MLV, el CIC le fija ascenso a FL 400 y dirigirse al continente cubiertas 30NM los aviones Harrier abandonan la persecucción; también se cumple con el objetivo de hacer decolar la PAC.

6. La misión 2048 con idéntica tarea que las anteriores, debe realizar la RT CRV - SJU - MLV; se ve demorada por MET en CRV por lo que entra a la zona MLV posterior a la tarea 2049. Uno de los aviones tuvo falla razón por la cual se cumplimentó unicamente con un avión.

7. La tarea 2049 DEP SJU para vertical GAL posterior penetración a MLV a las 10:30 FL 350, hizo contacto CIC MLV en posición 51°30'-S y 58°30'-W; en esta posición el numeral 2 le indican la presencia de una estela y se abre la formación iniciando un descenso y observan el pasaje de 2 misiles con una trayectoria casi horizontal, perciben una explosión sin poder precisar de qué se trata. El CIC no acusó ningún móvil aéreo. Los tripulantes manifiestan que no fueron alertados; se descendió e inició el regreso a GAL S/N.

8. Posterior a este problema ingresó a la zona MLV la misión 2048 demorada y unicamente la cumplía un solo avión. En conocimiento de la situación ya descripta el CIC MLV lo hace ingresar por el radial 300° a 50NM de MLV, el NACAR, siendo 11:45 y en la posición 51°21'-S 59°00'-W el CIC MLV lo hace virar a la derecha, ruptura derecha y regreso, indicándole, cierre más, cierre, cierre, en el viraje de 60° de inclinación perdió 4.000Pt.. El teniente CALLEJO observó el pasaje de un misil próximo a la cola del avión.

9. Con estos antecedentes se puede precisar la ubicación de una fragata misilística que opera un piquete radar en el radial 330° y a 30/40NM y otra en el radial 215° a 20NM de MLV; radio de acción estimado de los SAM 30NM.

10. Se realiza otra tarea de diversión para acompañar el ataque de M-5/A-4C; DEP de GRA a las 13:48 ascenso a FL 400 en dirección al punto 55°45'-S/61°30'-W que debía ser alcanzado a las 14:35 coincidente con el ataque de M-5 se realiza enlace con CIC MLV y regreso a GRA S/N. No se logra el DEP de la PAC.

11. Se decide realizar un ataque a la fragata T-42 que se encuentra al N de MLV (Isla Soledad) con apoyo de KC-130 para REV con la información de las misiones de LR35A que recibieron fuego de SAM se determina que se efectue ROF. La meteorología mala al principio va mejorando en MLV significativamente a las 12:45 se vé el sol y está con bruma. MLV da información de cañoneo por parte de unidades navales y se decide al ata-

que con A-4C.
Se recibe información de COTLANSUR de la posición de las mencionadas unidades las que se alejan con R° 130° y a 16 KTS de velocidad. Se establece también que ambos LR35A son atacados por una sola fragata que está al N R° 320° y la posibilidad que la PAC pueda estar alertada por el PAL.
Se fija la hora de ataque
Ella de M-5 — 14:35 Hs.
Ella de A-4C - 14:40 Hs.

OTROS MEDIOS QUE APOYAN LA OPERACION

12. Un avión MS-125 con el OCAT CHITRO que tiene la coordinación de este ataque y tiene la atribución de modificar el OM.

13. 2 KC-130 ÑATO despegado de CRV a las 11:55 y el KC-130 MARTE que estaban realizando E y R con radar en la zona de Isla de los Estados, dentro de los radiales 075° y 120° y entre 120 y 200NM, orbitando sobre GRA (información ICIA) por ecos en Isla de Los Estados.

14. La Escuadrilla TRUENO A-4C está constituída por el CAP.GARCIA, TEN.FARIAS, TEN.CASCO y ALF.ISAAC.
Configuración 1 x 1.000Lbs. Por inconvenientes de trasvase el 1 y el 4 regresan a SJU - 2 y 3 continúan la tarea sin regreso - Se estima accidentados por condiciones meteorológicas malas.

15. La Escuadrilla PUMA M-5 está integrada por 3 BRP 250 Kgs. - MAY.SAPOLSKY, 1er.TEN.SENN, CAP. DIAZ y TEN. CALLEJO.
Descienden hasta 800 FT QNH MLV con ST bajos no hubo contacto con el CIC - Posición estimada 15NM pasado Isla Salvaje - antes de iniciar el regreso por meteorología.

16. Se decide realizar un ataque a la fragata situada al SE de Puerto Argentino para lo cual se emiten las OF N° 1176 para 4 M-5 - JAGUAR, con 2 BRP 250 KGS. y OF N° 1177 para 3 A-4C CONDOR con 1 bomba de 1.000 Lbs. y la N° 1178 para 3 A-4C FORTIN con 1 bomba de 1.000 Lbs.

17. Para apoyo de estas tareas se mantienen los medios ya comprometidos o sea 2 KC-130 y 1 OCAT.

DESARROLLO DE LAS TAREAS.

18. Se inician con 4 M-5, 3 A-4C CONDOR y 2 A4-C FORTIN ya que 1 debió abortar el despegue por tec.

19. El enlace con el KC-130 es normal lo mismo que con el OCAT, dificultades por la meteorología obligan al retorno del CONDOR que se hace a poco de finalizar el REV. A las 15:50 Hs. los JAGUAR regresan por MET., y en razón de que únicamente se tenían a 2 secciones los TRUENO y FORTIN en vuelo se ordena el retorno de este último, ya que no se tenía enlace con el TRUENO.
El ARR de los aviones se realiza sin novedad en los AADD. de salida.

20. Se mantienen los KC-130 en vuelo por si fuera necesario realizar REV con algún avión.

CONSTITUCION DE LAS ELLAS E INFORME DE LA MISION

21. Ella - JAGUAR

1°) Vcom. VILLAR, 1er.TEN.ROMAN, CAP.DIMEGLIO, TEN.AGUIRRE.

2°) No se realizó el ataque por meteorología adversa, se descendió a FL 240, tuvo enlace con radar y retrasmisor. El radar no puede precisar o no tuvo ubicada en la pantalla a la Ella, por lo tanto no recibió esta indicación del radar.

22. Ella - CONDOR

1°) CAP.CAFFARATTI, 1er.TEN.VAZQUEZ, TEN.LUCERO.

2°) No se pudo aproximar al OM debido que a 40 NM del Cabo BELGRANO y volando a 500 Ft de altura encontraron lluvia torrencial y visibilidad 0, en formación ciega los numerales perdía al guía.

23. Ella FORTIN

1°) 1er.TEN.VIRETA, TEN. PAREDI.

2°) Se suspende la misión por orden del OCAT, se realizó con 2 aviones por falla del tercero.

CONSIDERACIONES GENERALES

24. Desde el momento en que se tomó la decisión 11:00 Hs. hasta que el primer avión llegue al OM 14:35, con un retraso de 15'. Se puede considerar un tiempo de reacción de 03:50, aunque para esta caso hay que tener en cuenta el factor meteorológico y ajustes en la ubicación del OM por ser móvil.

25. El QAM en el momento del primer ataque previsto:
- 10 Km. visibilidad - 5 st 200 3 Ac 2600.-

BALANCE

ESFUERZO

26. Se consideran los siguientes medios.

1°) 7 salidas de diversión

2°) 2 salidas de KC-130

3°) 1 salida OCAT

4°) 4 salidas M-5 - PUMA

5°) 4 salidas A-4C - TRUENO

32. De la totalidad de los medios de combate se determina lo siguiente:

1°) Regresan por orden - 11%

2°) Pérdidas - 11%

3°) Regresan por meteorología 61%

4°) Regresan por TEC. 17%

33. De estos valores se puede deducir que:

1°) El factor más importante que afectó la operación fué el meteorológico, y aunque no se puede evaluar con presisión su real dimensión, se pueden mencionar algunos aspectos que la agravan.

a) Equipamiento de abordo incompleto para vuelo en todo tiempo.

b) Adiestramiento inadecuado. para este tarea.

c) Incompleta información meteorológica - No se dispone de las condiciones de los AD terminales, ruta y Area del OM, en una área de meteorología cambiante.

d) En condición de tiempo marginal la Sección facilita la operación y la Ella la limita.

2°) Las fallas técnicas por REV deben considerarse a los efectos de que se logre la cantidad de salidas necesarias sobre el OM para cumplir con las tareas.

3°) El factor de mayor incidencia en las pérdidas pueden considerarse al meteorológico con todas las consecuencias expresadas en el inciso 1°).
En este aspecto se adjudican las dos pérdidas de los A-4C dado que se considera que no fueron derribados por SAM, sino que existiría información por parte de Gran Bretaña.
Se determina que el exceso de celo para el cumplimiento de la misión, el equipamiento, adiestramiento y la meteorología influyeron notablemente en la pérdida de estos medios.

VARIOS.

34. En el caso de la Ella JAGUAR, que además de verse afectada por la meteorología tiene problemas de comunicación con el radar MLV que no puede precisar la posición para asegurar un descenso al área conocida y con seguridad en presencia del enemigo.

VALORIZACION DE EFECTIVIDAD.

35. Se lo considera nula ya que ningún avión llegó al OM.

CONCLUSIONES Y/O PROPUESTAS

36. La determinación de la fuerza atacante debe ser acorde con el OM a batir, ~~en el~~ (caso de la fragata al N de la Isla Soledad). Se debería evaluar el grado de ame naza, que representa y su contribución al logro de la superioridad aérea.

37. Ampliar la información de meteorología, en la MITA, B.A.M. DARWIN y en la zona de Bahía Elefante.

6°) 4 salidas M-5 - JAGUAR

7°) 3 salidas A-4C - CONDOR

8°) 2 salidas A-4C - FORTIN

RESULTADOS

Diversión

27. Eficiencia muy buena, se logró el objetivo de hacer despegar la PAC y obligar al disparo de 3 misíles.

28. Con referencia al vuelo de los KC-130, fué correcto pese a que uno de ellos tuvo que realizar E y R en el area de la Isla de los Estados no detectándose el blanco marcado por información del C.A.E. - Los inconvenientes sufridos por los TRUENOS, fué motivado por falla de los A-4C.

29. La salida del OCAT cumple el objetivo de coordinar servir de enlace y facilitar al Comando y Control, se aprecia como deficiencia que el material utilizado se bien posee buen equipamiento no dispone de codificadores que permita el enlace con velo de la información ni de un medio para la recepción de mensajes extensos, como órdenes fragmentarias etc. No hubo disciplinas en las comunicaciones, en el REV ante fallas de los TRUENOS se dejó notar indisciplina en la cantidad de tráfico cursada.

30. La función del OCAT debería tender a no presionar a las tripulaciones de combate ya que las misiones se ven sometidas a tensiones propias de las misiones, agravadas por factores adicionales como la meteorología, cambio de frecuencias, enlaces, necesidades de REV. misión de los OM, cálculos de combustibles, dificultades para identificar los OM, etc. El OCAT debe tener una hora de entrada a los efectos de no anticipar o delatar posibles misiones.

31. Las misiones realizadas proporcionan los siguientes porcentajes de efectividad:

1°) A-4C - se preveen 10 salidas.

a) 1 salida abortada por TEC.

b) 3 regresan por MET.

c) 2 regresan por orden del OCAT.

d) 2 regresan por falla de REV.

e) 2 no regresaron.

f) Fallas técnicas A-4C - 3 = 30%

g) Por meteorología - 3 = 30%

h) Ordenado el regreso - 2 = 20%

2°) M-5 - se preveen 8 salidas.

a) Regresan 8 por meteorología

b) Fallas técnicas 0%

c) Regresan por meteorología 100%

38. Las Unidades deberán remarcar las tácticas de empleo para el cumplimiento de las tareas, vuelo en situaciones meteorológicas adversas, en el mar y mínimos a respetar durante la navegación, ataque y escape.

39. Instalación de una radiobaliza en algún punto del contorno Oeste de la Isla tal que facilite la navegación, coordinando su operación y que el personal que la opere pueda proporcionar información meteorológica del sector.

INFORME PRODUCIDO POR EL OCAT - DIA 09-MAY-82

1. Cumpliendo las funciones de OCAT en vuelo en posición 50°00 S y 63°00 W FL 400 se pudo extraer las siguientes conclusiones de las operaciones aéreas registradas el día 09-MAY-82:

1°) Existió excesivo tráfico radioeléctrico durante el REV a raíz de una falla en dos aviones A-4C (ELLA TRUENO).

2°) No existió inconvenientes de comunicaciones entre el OCAT, ELLAS y C-130, pero sí con el CIC MLV, en frecuencia principal no transmitió y en secundaria salía por momentos y muy débil.

3°) La ELLA PUMA hizo enlace con el OCAT en tiempo e informó su descenso hasta 900 Feet para abortar posteriormente la misión por MET.

4°) La Sección TRUENO llamó a OCAT informando que estaba bajo capa a 50 Feet. No tenía la costa de MLV a la vista. Allí se le informó que su OM se estaba desplazando hacia el E. Posteriormente informó que estaba volando a "ras de las olas con un plafond de 50 Feet". Posterior a esta comunicación no salió más en ninguna frecuencia, esto ocurrió a las 14:40 Horas y por el horario que abandonó el REV se estima que voló 00:25'.
Preguntado el CIC y CAMA sobre MET en MLV se le informó a las ELLAS el siguiente QAM: 030/20 10Km. BRUMA 3st. a 150 mts. 4 AC AS. La ruta del OCAT y todo lo que se podría apreciar hacia adelante, sumado a lo expresado por las restantes ELLAS, hacen pensar que desde el AD - MLV hacia el W estaba cubierto 8/8 ST y con bancos de niebla.

5°) Las siguientes ELLAS, JAGUAR, CONDOR y FORTIN que operaron, fueron cursadas sus misiones al OCAT en vuelo con "H" sobre OM a las 16:00, 16:05 y la tercera a confirmar, con las coordenadas de los OM. Con estas misiones el OCAT no tuvo tiempo de marcar sobre la carta dichos objetivos pues CONDOR (3 A-4C) hizo enlace a las 15:24 Hs. decidiendo el Jefe ELLA regresar por MET a las 15:26), inmediatamente hizo enlace JAGUAR pidiendo a OCAT información MET y en reiteradas oportunidades al CIC para que lo guiara para efectuar el descenso.
El CIC le contestó, pero no lo guió desconociéndose los motivos (se estima que no lo tenía en pantalla) 15:49/15:51, Jefe ELLA decidió regresar sin descender informando al OCAT que estimaba estar sobre MLV. A FORTIN el OCAT le ordenó regresar en el momento en que hizo contacto de acuerdo a lo ordenado por CAMA - (15:59Hs.) desconociéndose nivel alcanzado.

6°) Es conveniente que el OCAT llegue al punto asignado para orbitar 5 (CINCO) minutos antes de que las ELLAS esten sobre el OM, en razón de que en esta operación debió permanecer en el punto más de dos (2) horas a nivel 400 expuesto a la vigilancia de los piquetes radar, lo que hace delatar las próximas misiones.

7°) El CIC MLV intentó asignar un BLANCO pero tanto el OCAT como las ELLAS no lo interpretaron pués salía en frecuencia auxiliar muy entrecortado.

08-MAY-82

TAREA

1. Disuasión y comprobación de PAC.

MEDIOS A EMPLEAR.

2. Se comprometen los siguientes medios:

1°) 2 M-5

2°) 4 LR-35A

DESARROLLO DE LA MISION.

3. En función del análisis de la actividad aérea de la zona se decide enviar una Sección de M-5 para comprobar la reacción de las PAC. La Sección AGUILA decoló de la BAM GRA a las 11:41 Hs. momentos en que sobre MLV a FL 270 se encontraba una Sección de Harrier, cuando estos por combustible debieron aterrizar los M-5 estaban ingresando al CIC MLV - 55NM, antes de Puerto Argentino, aparecieron 2 PAC en el radial 110° de MLV, con evidente intención de interceptarlos, bajo control del CIC se prolongó la penetración e inició el regreso S/N. Por falla de trasvase el numeral debió eyectar 2 tanques y el guía uno - Hora de aterrizaje 13:34 Hs.

OTROS MEDIOS QUE CONTRIBUYEN A LA TAREA.

4. Dos misiones de LR-35A con los siguientes itinerarios:

1°) Tarea OF 2030 - 2 LR-35A indicativo PUA - navegación con FL 300 hasta MLV y enlace con CIC entrada 16:00 Hs. - Salida 16:10 - RT CRV - SJU - MLV - SJU - CRV -

2°) Tarea OF 2040 - 2 LR-35A indicativo DARDO entrada a MLV 17:10 Hs. salida 17:20 RT - GRA-MLV-GRA-

RESULTADO.

5. La actividad de estas 3 Secciones hizo despegar 2 PAC y con los R° y distancia de las mismas se estima la posición de 2 PAL - Uno en el radial 075° y a 85NM. otro en el R° 180° a 100 NM de MLV. La Sección PUA, estuvo a mayor distancia de las PAC, la Sección CARDO tuvo 2 PAC una a 40 NM y otra a 57 NM.

6-MAY-82

TAREA

1. Traslado de carga a MLV.

MEDIOS QUE SE COMPROMETEN

2. Se emplearán los siguientes medios:

1°) 2 C-130

2°) 2 LR35A

3°) 1 KC-130

4°) 1 NEPTUNE (A.R.A.)

DESARROLLO PREVISTO DE LA TAREA

3. 2 aviones C-130 realizarán una penetración a MLV para traslado de carga. A su vez se ejecutará una maniobra de diversión con aviones LR35A que cumplirán una navegación B B B.

CUMPLIMIENTO DE LA TAREA

4. El C-130 TIGRE decola de CRV 12:00 a SCZ - MLV (15:40) - DEP de MLV a 16:25 ARR en CRV 18:30 - S/N.

5. El C-130 PATO DEP 17:40 se le ordena el regreso por orden CAT Un avión NEPTUNE recibe un eco en la probable ruta por lo que se ordenó precisamente un desvío de 40MN.

6. El C-130 TIGRE trajo 8 heridos, existieron inconvenientes con su traslado por que no se había solicitado ese movimiento - los más graves quedan a la espera del próximo avión.

EXPLORACION Y RECONOCIMIENTO

7. Un avión NEPTUNE se mantiene sobre la zona. del blanco- posiblemente un buque mediano cuya posición es 51° 08' S - 62° 27' W. Posteriormente se establece que es negativa esta información.

VUELO DE DIVERSION

8. OF. 2020 PARDO DEP 13:23 CRV - Ascenso a FL 300 hasta 54 00S-61° 00W - descenso con R° 070° a 500 FL viraje a la derecha a R°180° durante 10' luego 270° a 63° 00'W y ascenso a FL no mayor de 200 hasta 70NM. de GRA - Descenso por debajo de FL 60 GRA - ARR a las 15:07 S/N.

9. Segunda de Sección PARDO-RT-FL 250 a 52° 45'S 61° 00'W - descenso a 500FT R° 090° luego a 000° durante 5' a R° 270° a 63° 00W y ascenso para FL no mayor de 200 a 90NM. de GRA. Descenso a FL 60 o menor H-DEP - 15:34 - H.ARR- 17:21.

///.

METEOROLOGIA.

10. Capa nubosa, extensa que no permitió visualizar ningún buque, a bajo nivel se mantienen condiciones IFR.

INFORME DE MLV

11. Se detectaron los siguientes movimientos de PAC:

1° -	09:53	PAC	100°	-	58NM.
2° -	10:09	"	123°	-	89NM.
3° -	10:10	"	087°	-	61NM.
4° -	15:08	"	095°	-	67NM.
5° -	16:25	"	083°	-	56NM.
6° -	17:36	"	150°	-	83NM.
7° -	17:59	"	110°	-	40NM.

CONCLUSIONES

12. Es frecuente que la operación de transporte se vea penalizada por falta de coordinación en tierra, por demoras en la preparación de la carga, el vuelo en sí debe ser cumplido acorde con la situación que vive el comandante del avión que cumple la tarea.

13. También es destacable que en el TO los medios de transporte aéreo deban ser asignados bajo control operacional del CTO, cuando cumplen operaciones de transporte del TO, prueba de ello es que en la práctica gran parte de cada planificación y ejecución del vuelo fué coordinada y realizada por el CTO.

Situación General

1. Se recibe de MLV la información de movimientos de buques próximos a la Isla y la ubicación del PAL a 80 NM.

2. Se decide realizar un ataque con aviones S.Etendard de la Armada, con el apoyo de 4 M-5 para cobertura de los mismos y del NEPTUNE que hará E y R, apoyará esta tarea un KC-130 para reabastecimiento de los aviones de la Armada.

3. Se emiten las siguientes órdenes fragmentarias:

1°) OF.1161 - 2 M-5 - POLLO - Cañones - 2 SHAFFRIR - 3 x 1300 lts. GRA - Cobertura KC-130 y SUE - GRA - H.DEP 10:28 - H.ARR 11:53.

2°) OF.1163 - 2 M-5 - TRIGO - Cañones - 2 SHAFFRIR - 3 x 1.300 lts. GRA - Cobertura - NEPTUNE - GRA - H.DEP 16:08 - H.ARR 17:06.

3°) OF. S/ Número - 2 SUPER ETENDARD (ARA) - 2 Misiles Exocet.

Otros medios que apoyan la operación

4. Son los que se detallan a continuación:

1°) 1 KC-130: Realizará el REV de los SUE en el PC.RA - 50°30'S 65°30'W y espera a FL 100.- Vcom.PESSANA - Cap.VACCARO - Vcom.GOMEZ.

2°) Un avión NEPTUNE para E y R.

Desarrollo de la tarea

5. En base a la información proporcionada por el avión NEPTUNE que señala la presencia de un buque grande y otro chico, los SUE luego del REV se dirigen a ese punto. Una vez detectados los blancos se lanzan los misiles y se emprende el regreso.

6. No se puede evaluar los resultados porque no hay un relevamiento positivo. Desde MLV se informa que visualizan columnas de humo cerca de la Isla de los Lobos Marinos.

7. Por información posterior se comprueba el hundimiento del destructor SHEFFIELD y averiada una fragata, esta última sin confirmar sería la ARROW.

Constitución de las Ellas e informe sintético de las tareas

8. Del cumplimiento de las tareas se obtienen los siguientes resúmenes:

1°) OF.1161 - M-5 - POLLO - Cap.CINATTI - Cap.ROBLES - Se cumplió con la tarea de cobertura, el guía a 22.000 FT y el numeral a 20.000 FT, durante 01:30 hs., entre 100 y 115 NM de la BAM GRA en el radial 071 hasta que el KC-130 abandonó la zona.

2°) Ella LITORAL - ARA - 2 SUPER ETENDARD - Cap.Corbeta.BEDACARRATZ Ten.MAYORA - OM: buque de la flota enemiga - 1 misil exocet por avión, no se confirma si se hizo impacto, no fueron inter-

ceptados y lanzaron los misiles sobre el blanco de mayor tamaño en la pantalla de radar de tiro.

3°) Avión reconocimiento NEPTUNE - guía la operación al blanco de los SUE, ubica la flota de la siguiente manera: 1 grupo en los 52°33'S y 57°40'05''W- otro grupo en los 52°48'05''S, 57° 31'05''W la hora de estas posiciones 10:30.

Daños y bajas causados al enemigo

9. Son las que se detallan a continuación:

1°) Un destructor hundido (SHEFFIELD).

2°) Una fragata averiada (ARROW).

3°) Bajas de personal no determinadas.

Bajas propias

10. Sin novedad.

Situación General

1. Luego del frustrado desembarco del enemigo en la zona de Puerto Argentino, se observa el día 02-MAY a las 22:30 hs. 3 buques que se dirijen hacia Puerto Darwin.

2. Durante la mañana del 3-MAY no hay actividad significativa por parte del enemigo.

3. Se recibe información de la presencia de buques enemigos y se emiten las siguientes órdenes fragmentarias:

1°) OF.1150 - 4 A-4B - FIERA - Cañones - 3 BRP. ACN - GAL - buques de desembarco en MLV - GAL - H.DEP 15:53 - H.ARR 17:33.

2°) OF.1151 - 4 A-4B - TRUENO - Cañones - 3 BRP. AON - GAL - buques desembarco MLV - GAL - H.DEP 16:08 - H.ARR 17:24.

3°) OF.1152 - 4 A-4C - OSO - Cañones - 3 BRP. AON - SJU - buques desembarco MLV - SJU - H.DEP 16:07 - H.ARR 17:18.

4°) OF.1153 - 4 A-4C - DOGO - Cañones - 3 BRP. AON - SJU - buques desembarco MLV - SJU - H.DEP 16:22 - H.ARR 17:17.

5°) OF.1154 - 2 M-5 - DARDO - Cañones - 2 SHAFFRIR - 3 x 1.300 lts. GRA - cobertura sobre MLV - GRA - H.DEP 16:49 - H.ARR 17:57.

6°) OF.1159 - 2 MK-62 - LINCE - 4 1.000 lbs. - Diversión - TRE - MLV - TRE - H.DEP 15:40 - H.ARR 17:47.

7°) OF.1160 - 2 MK-62 - CRO - 4 x 1.000 lbs. - Diversión - TRE - MLV - TRE - Se cancela por Téc.

Otros medios que apoyan a la operación

4. Son los que se detallan a continuación:

1°) 1 KC-130 - KIKO - Com.BELTRAMONE - Cap.DISTEFFANIS - My.MENSI - GAL - PC RA (51°00'S - 65°00'W) - GAL - H.DEP 14:17 - H.ARR 17:54.

2°) 1 KC-130 - MAIO - Cap.SENN - My.BRIEND - CRV - PC RA (51°00'S 65°00'W) - CRV - H.DEP 14:39 - H.ARR 18:58.

Resultado

5. Se recibe información de MLV que los buques avistados son propios y no enemigos. Se ordena a las Unidades que los aviones regresen sin realizar ningún ataque.

6. Unicamente se puede destacar la buena reacción de las Unidades y el cumplimiento de las OF. emitidas.

Conclusiones

7. Se deberá realizar una correcta evaluación de la información y comprobación de los CI a los efectos de evitar este tipo de

situación.

Balance

8. Del cumplimiento de las tareas se obtienen las siguientes porcentajes:

1º) A-4B	Previstos	8	100%
	a) No decolan	-	
	b) Regresan por orden CFAS	8	100%
	c) Llegan al OM	-	0%
2º) A-4C	Previstos	8	100%
	a) No decolan	1	12,5%
	b) Regresan por orden CFAS	7	87,5%
	c) Llegan al OM	-	0 %
3º) M-5 (GRA)	Previstos	4	100%
	a) No decolan	-	
	b) Regresan por orden CFAS	4	100%
	c) Llegan al OM	-	0%
4º) MK-62	Previstos	4	100%
	a) No decolan por téc.	2	50%
	b) Llegan al OM	2	50%

Daños y bajas causadas al enemigo

9. Sin novedad.

Bajas propias

10. Sin novedad.

01-MAY-82

TAREAS.

1. AON/COBERTURA/DEFENSA AEREA ACTIVA.

MEDIOS A COMPROMETER.

2. Se dispone de los siguientes medios:

- M-III - 10
- M-5 - 16
- A-4B - 13
- A-4C - 11
- M-62 - 7
- KC-130 - 2
- AVS.DE BYS- 5
- IA.58 -18

DESARROLLO DE LAS TAREAS.

3. A las 04:40 Hs. del día 01-MAY-82 se iniciaron las operaciones con el ataque realizado a Puerto Argentino por un avión que produce daños en la plataforma y edificio de la TWR vuelo. El mismo no es detectado por el CIC MLV ni por los radares de AAa.

4. Ante esta situación se colocan las Unidades en alarma con las configuraciones apropiadas para dar apoyo a la operación. La misión 1090 de M-III se mantiene demorada y en alerta.

5. 06:40 DEP de la Sección M-III - FIERA - OF.1090, para cobertura a Puerto Argentino - 2 MAGIC - GAL - MLV - GAL - aterriza en GAL 08:38 - S/N.

6. 07:45 - DEP - de la Sección M-5 - TORO - OF.1091 -, con cañones y SHAFFRIR para cobertura, GRA - MLV - GRA -, son interceptados por 2 SEA HARRIER al Norte de Puerto Argentino - Regresan S/N. - ARR. 09:35.

7. Ante la información de MLV que una formación de helicópteros (06:50) se aproximaba y los AOT de Puerto Argentino y DARWIN. Se alerta una Ella de A-4B - OF.1092 la que despega a las 08:59 - indicativo TOPO - con cañones y 3 BRP, RT. GAL - OM - GAL - Se determina que los OM. son buques propios - ARR. en GAL - 11:23 S/N. Realizaron REAV.

8. La información que se recibe desde MLV es en parte contradictoria, o no es totalmente completa, no obstante se confirma que como resultado de AOT en Puerto Argentino se destruye un depósito de combustible, lo mismo sucede en DARWIN.

9. 09:10 - Despegue Sección M-III - TABLON - OF.1093 -para cobertura, sobre Puerto Argentino, RT. GAL - MLV - GAL - ARR. 11:09 - S/N. 2

10. A las 09:40 se ofrece la rendición a los 3 Comandantes en las MLV.

11. Se ordena el decolaje de la Ella A-4C - OF.1095 - OSO - con BRP para AON - DEP. 10:52 - SJU - MLV - SJU - Realizan REAV. - ARR. 12:37 - S/N. 4

12. A las 10:15 Hs. - Se realiza un ataque Ingles a MLV con helicópteros, se interrumpen las comunicaciones, no se tiene precisión sobre el lugar del AOT, se cumplen las siguientes tareas:

1°) 2 M-III - OF.1098 - Indicativo FOCO - GAL - MLV - GAL - ARR. 10:58 - S/N. 10:23 10:58 2

2°) 2 M-5 - OF.1099 - Indicativo LIMON - GRA - MLV - GRA - ARR. 12:00 - S/N. 1026 2

13. 10:56 - MLV - informo que el AOT con helicóptero no se confirma, los ecos en el radar son falsos, se confirma que hubo un impacto en la plataforma y otro en el borde de la pista.

14. El radar de MLV informa que cuando se inició el ataque había 10 ecos y regresan 7.

15. 12:18 Hs. a los efectos de realizar coberturas sobre MLV se ordena el decolaje de 2 M-5 - OF.1100 - CICLON - con SHAFFRIR, RT. GRA - MLV - GRA - ARR. 14:10 Hs. S/N.- 1218 2

16. Con la misma tarea sale 1 M-5 - OF.1101 - FIERRO - RT. SJU - MLV - SJU - ARR. 14:57 - S/N. 1308

17. 12:40 Hs. se ordenan misiones de reconocimiento con Secciones de I.A.58 en la costa de MLV en previsión de posibles desembarques.

18. Se ordena el ~~DEP. de~~ SCZ de 1 KC-130 para REAV. Ella A-4C - PAMPA - OF. 1103 - para cobertura, con SHAFFRIR - DEP. 13:35 - RT. SJU - MLV - SJU - ARR. 16:00 - ~~S/N.-~~ 2

19. Siendo las 13:00 Hs. desde MLV se informa que la flota está entre los R° 50 y R° 70, destacándose otra fracción hacia el Sur, se observan PAC que permanecen en la vertical de MLV.

20. A partir de las 13:30 comienzan a llegar la información de la aproximación de buques y la entrada de un portaaviones al Norte de la Bahía Anunciación, se prevé también la posibilidad de una operación helitransportada.

21. A las 14:00 Hs., MLV informa que las condiciones meteorológicas comienzan a mejorar rápidamente, se cumple la siguiente tarea:

1º) OF.1105 - 3 M-5 - TORNO - 2 BRP - AON - RT. SJU - MLV - SJU - DEP 15:45 - ARR - 17:40 - Realizan un ataque sobre 3 fragatas Regresan S/N. 3

22. Con la confirmación a las 15:40 que están realizando un desembarco helitransportado con apoyo de aviones SEA HARRIER, se ordenan las siguientes salidas:

1º) OF.1106 - COBERTURA - 2 A-4C - PAMPA - 2 SHAFFRIR - a Isla Bombón, SJU - ~~OM - SJU~~ - H-DEP. 15:23 - ARR. 17:04 - S/N. 2

2º) OF.1107 - COBERTURA - 1 M-5 - FORTIN - 2 SHAFFRIR - RT. SJU - MLV - SJU - ~~H-DEP.~~ 15:52 - H-ARR. 17:46 - S/N. 1

3º) OF.1108 - COBERTURA - 2 M-III - BUITRE - 2 MAGIC - RT. GAL - MLV - GAL - ~~H-DEP.~~ 15:53 - H-ARR. 17:31 - S/N. 2

4º) OF.1109 - COBERTURA - 2 M-III - DARDO - 2 MAGIC - RT. GAL - MLV - GAL - H-DEP. 15:42 - En combate se eyecta el Nº 2 y es recuperado, el guía es batido en final de pista de Puerto Argentino. 2

5º) OF.1110 - AON - 4 A-4B - TRUENO - 3 BRP - GAL - MLV - GAL - el Nº 4 regresa por combustible 1, 2 y 3 completan la misión con lanzamiento en un petrolero - H-ARR. Nº 4 17:59 Hs. - del 1, 2 y 3 18:45 Hs. - S/N. "Formosa" 4

6º) OF.1111 - AON - 3 MK62 - RUTA - TRE - MLV - TRE - H-DEP. 15:33 H-ARR. 1 ADO por combustible a las 17:30 Hs. y novedades de tren 2 restantes en TRE a 18:57 Hs. - S/N - Regresan al ser interceptados por 2 SEA HARRIER. 3

7º) OF.1112 - AON - 2 A-4B - TORO - 3 BRP - RT. GAL-MLV-GAL - H. DEP. 16:29 - H/ARR - 17:15 - regresan por Orden S/N. 2

8º) OF.1113 - COBERTURA - 1 M-5 - RUBIO - RT. GRA-MLV-GRA - H.DEP. 15:54 - Eyectado sobre MLV no recuperado. 1

9º) OF.1114 - AON - 4 A-4C - LANA - 2 BRP. - RT. SJU-MLV-SJU - H. DEP. 16:32 - H.ARR. 18:26 - S/N. 4

10º) OF.1115 - AON - 2 A-4C - POTRO - 2 BRP - RT - SJU-MLV-SJU - No se cumple MAT. F/S. ~~2~~

11º) OF.1116 - AON - 2 A-4B - TILO - 4 BRP - RT - GAL-MLV-GAL- No se cumple MAT. F/S. ~~2~~

12º) OF.1117 - AON - 3 MK62 - RIFLE - 4 X 1.000 Lbs. - RT - TRE - MLV - TRE - H-DEP.1605 - El Nº 2 alcanzado en un motor se eyecta a 120 NM. al Norte de MLV - 1 y 3 H-ARR. 19:00 Hs. - S/N. 3

31

22. Se comprueba un desplazamiento de la flota y la localización de un portaaviones a 60NM. en Rº 180 y de 2/3 fragatas con Rº 210. -

75 4

2a oleada
14 hs / 19 hs

Salidas 27

M5:	3	A4C	2	M3	2	A4B	4
	1		4		2		2
	1		6.		4.		6.
	5						
MK62	3						
	3						
	6.	= 27					

23. A partir de las 17:00 Hs. se comienza a recibir información dispersa de los resultados, lo que lleva a confundir un poco la evaluación del mismo.

24. Se advierte el retroceso de la flota y dentro de la misma el alejamiento de fragatas dañadas.

OTROS MEDIOS QUE CONTRIBUYEN A LA OPERACION.

25. Otras salidas que apoyan la operación son:

1°) Un vuelo de diversión con 3 LR35A a la zona de MLV - OF.1096 - PUA - RT. CRV - MLV - CRV - H-DEP.11:00 Hs. - H-ARR.13:30 Hs. - S/N.

2°) Un avión para retransmisión - OF.1097 - MU - 2 B - VERSO - RT. CRV - H-DEP.11:03 - H-ARR-13:30 Hs.

3°) Un avión transmisor 1 LR25A - LIEBRE - CRV - H.DEP.16:25 - H.ARR. 18:34.

4°) Búsqueda y Salvamento 1 MU-2B - BRAVO I - CRV - Bahía MAZAREDO - CRV - H-DEP. 15:48 - H-ARR. 17:01.

CONSTITUCION DE LAS ELLAS QUE OPERARON E INFORME DE MISION.

26. Los informes correspondientes son:

1°) OF.1105 - TORNO - CAP. DIMEGLIO, TEN. AGUIRRE, 1er.TEN. ROMAN, observan 3 buques que cambian constantemente de rumbo, formando un triángulo, se disparó sobre el de la derecha dos bombas, cañones sobre el del centro y la izquierda, lográndose comprobar impactos únicamente sobre el barco del centro. Se apreció intención de encerrarse en un círculo con grandes cambios de rumbo, distancias entre 1.000 y 3.000 metros. Unicamente recibió intenso fuego de AAa. lo que un numeral logró evitar disminuyendo el nivel de vuelo.
Según el CIC MLV la Ella fué perseguida por un HARRIER pero no efectuó ningún disparo, hubo inconvenientes en la información suministrada por el CIC en esta situación ya que indicó el descenso de un integrante de la Ella por tener el Harrier a distancias pero no indicó a cual.

2°) OF.1106 - PAMPA - CAP. ALMOÑO, ALF. CODRINTON, el guía con falla de VHF y trasvase drop izquierdo, es informado por MLV que estaban por interceptados por lo cual se ordena el aborte de la misión - a 80 NM. del OM.

3°) OF.1109 - DARDO - CAP. GARCIA CUERVA, 1er.TEN. PERONA, la información proporcionada por la Ella BUITRE quien confirma que el guía le dice al 2 "atento que nos cruzamos, eyecte tanques", que luego de unos segundos le dice "uno al dos, le lanzaron un misil cierre, cierre, segundos despues dos informa, "me dieron" y eyección, después el guía solicita aterrizaje por combustible, no es autorizado se le ordena eyección el insiste y es derribado en final. El N° 2 es recuperado.

4°) OF.1110 - TRUENO - El N° 4 regresa por fallas de trasvase, 3 aviones siguen al blanco, se pierde contacto a 40 NM. con CIC y en vuelo rasante observan un barco petrolero al frente y próximo a las Islas, 1 y 2 lanzan sin problemas las bombas el N° 3 solamente una, las mismas no hicieron impacto.
El N° 1 regresa a R° 360 por encontrarse con fuego de AAa. y se ataca nuevamente al mismo con cañones contabilizando 160 disparos de lo que el 50% dan en el blanco - Regreso S/N.
Encuentran muy saturados los enlaces con el CIC lo que confunde a las tripulaciones.

5°) OF.1111 - RUTA - MK62 - (1) - CAP. NOGUEIRA, CAP. SANCHEZ - (2) CAP. RODINO , 1er.TEN. DUBROCA, (3) TEN. COOKC, 1er.TEN. LOZANO - Luego de realizar una navegación sobre capa en un determinado momento ven sobre el mar una formación de barcos, realizan un viraje con descenso de emergencia y regresan, divisando una fragata que le lanza misiles los cuales logran everiar la puntera del plano al guía. El N° 2 debe aterrizar en ADO por combustible y tiene novedades de tren.
Luego de la maniobra para evitar a los misiles se encuentran con un portaaviones del cual ven que salen 2 puntos negros y estiman pueden ser helicópteros o Sea Harrier, realizan maniobra evasiva.
Tuvieron dificultad en las comunicaciones ya que no pudieron enlazar con el CIC MLV y existió interferencia en la frecuencia inter escuadrilla.

6°) OF.1113 - M-5 - RUBIO - De acuerdo a información se le ordenó interceptación de un SEA HARRIER desde el CIC MLV, cuando se aproximaba,el ECO enemigo se transformó en 2 ECOS posteriormente el ECO del M-5 desapareció de la pantalla

7°) OF.1114 - 4 A-4C - LANA - CAP. GARCIA, TEN. CASCO, TEN. FARIAS, ALF. ISAAC. Aproximadamente a 50/70 NM. del OM. el CIC MLV les informa que tienen un SEA HARRIER en la cola por lo que rompen y eyectan cargas, el N° 1 tiene dificultades para hacerlo en forma normal y la lanza en alternativa - regresan S/N.

7°) OF.1117 - 3 MK62 - RIFLE - (1) - CAP. BAIGORRI, MY. RODEYRO, (2) - CAP. GARCIA PUEBLA, 1er.TEN. SEGAT, (3) - TEN. DE IBAÑEZ, 1er.TEN. GONZALEZ, en cumplimiento de la OF. se realiza la NAV. para alcanzar RAS a 150 NM. antes del OM. el guía en razón de la actividad sobre MLV decide descender antes, 190 NM., no pudo pasar la información a la otra Ella - RUTA, sobre la posición de la FLOTA. En vuelo bajo escucha la vez del 3 que dice: "Guarda 1, abrite que te va un misil" ante lo cual eyecta tanques e inicia viraje a la derecha con máxima "G", mientras, realiza esta maniobra ve que el N° 2 que estaba a la derecha cae hacia el mar con el motor derecho en llamas, y también a la tripulación que se eyecta, logran ver al Harrier que realizando virajes trata de ver al resto de los aviones - completa 2 ó 3 maniobras evasivas y regresa a TRE - el N° 3 lo hace antes que el guía.
No puede trasmitir la posición del ataque para B y S en HF y recien lo logra en VHF ARR.en TRE S/N. Tiene problemas en los enlaces ya que las frecuencias estaban siendo interferidas.

BALANCE.

27. Las salidas ordenadas ofrecen los siguientes porcentajes por tipo de avión:

1°) A-4B	previstos	12	100%
a) No decolan		2	12,8%
b) Regresan por TEC.		1	8,3%
c) Regresan por Orden Superior		2	16,8%
d) Llegan al OM.		7	58,1%
2°) A-4C —	previstos	16	100%
a) No decolan		2	12,5%
b) Regresan por TEC.		—	—
c) Regresan por Orden Superior		4	25%
d) Llegan al OM.		6	37,5%
e) No llegan al OM.		4	25%
3°) M-III -	previstos	10	100%
a) No decolan		—	—
b) Regresan por TEC.		—	—
c) Regresan por Orden Superior		2	20%
d) Llegan al OM.		8	80%
e) Derribados		2	20%
4°) M-5 -	previstos	14	200%
a) No decolan		—	—
b) Regresan por TEC.		—	—
c) Regresan por Orden Superior		—	—
d) Llegan al OM.		14	100%
e) Derribados		1	—
5°) MK-62 -	previstos	6	100%
a) No decolan		—	—
b) Regresan por TEC.		—	—
c) Regresan por Orden Superior		—	—
d) Llegan al OM.		—	—
e) No llegan al OM.		6	100%
f) Derribados		1	—

28. El balance general expresado para toda la Operación:

1°)	Aviones previstos	58	100%
	a) No decolan	4	7%
	b) Regresan por TEC.	1	1,7%
	c) Regresan por Orden Superior	8	13,3%
	d) Llegan al OM.	35	61%
	e) No llegan al OM.	10	17%

CONCLUSIONES.

29. Del análisis de la situación se pueden obtener las siguientes conclusiones:

1°) Gran dificultad para obtener información correcta de MLV durante los primeros momentos, esto se puede observar por los requerimientos sobre ataques por parte del enemigo que luego no son confirmados.

2°) Existió la posibilidad de atacar barcos propios por haberlo detectado como ECOS enemigos, ello llevó al DEP. de una Ella y se logró suspender la salida de otra.

3°) Informaciones dispares sobre un mismo hecho lo que dificulta la evaluación de la situación.

4°) Falta de información meteorológica actualizada.

5°) Marcados problemas por parte del CIC MLV para manejar el volúmen de medios volcados en las Islas, lo que lo llevó a indicar a una Ella una maniobra evasiva sin determinar a cual de los numerales iba dirigida la Orden.